

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

MARIANE APARECIDA GADOWSKI

DIREITO À CIDADE EM PONTA GROSSA-PR:
ANÁLISE COMPARATIVA DA PRODUÇÃO SOCIOESPACIAL DOS SETORES
CENSITÁRIOS CENTRO-NEVES

PONTA GROSSA

2026

MARIANE APARECIDA GADOWSKI

DIREITO À CIDADE EM PONTA GROSSA-PR:
ANÁLISE COMPARATIVA DA PRODUÇÃO SOCIOESPACIAL DOS SETORES
CENSITÁRIOS CENTRO-NEVES

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, curso de Mestrado em Gestão do Território da Universidade Estadual de Ponta Grossa, como requisito para obtenção do título de Mestre.

Área de Geografia

Orientação: Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza

Co-orientação: Profª Drª Nisiane Madalozzo

PONTA GROSSA

2026

G125 Gadowski, Mariane Aparecida
Direito à cidade em Ponta Grossa-PR: análise comparativa da produção socioespacial dos setores censitários Centro-Neves / Mariane Aparecida Gadowski. Ponta Grossa, 2026.
117 f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do Território - Área de Concentração: Gestão do Território: Sociedade e Natureza), Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza.
Coorientadora: Profa. Dra. Nisiane Madalozzo.

1. Planejamento urbano. 2. Equipamentos públicos. 3. Infraestrutura urbana. 4. Cidades médias. I. Souza, Edson Belo Clemente de. II. Madalozzo, Nisiane. III. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Gestão do Território: Sociedade e Natureza. IV.T.

CDD: 910.01



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
Av. General Carlos Cavalcanti, 4748 - Bairro Uvaranas - CEP 84030-900 - Ponta Grossa - PR - <https://uepg.br>

TERMO

MARIANE APARECIDA GADOWSKI

“DIREITO À CIDADE EM PONTA GROSSA-PR: ANÁLISE COMPARATIVA DA PRODUÇÃO SOCIOESPACIAL DOS SETORES CENSITÁRIOS CENTRO-NEVES”

Ponta Grossa, 26 de maio de 2026

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território no Curso de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais, da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:

Edson Belo Clemente de Souza – UEPG

Sandra Maria Scheffer – UEPG

Regina Negri Pagani – UTFPR



Documento assinado eletronicamente por **Edson Belo Clemente de Souza, Professor(a)**, em 29/05/2026, às 14:05, conforme Resolução UEPG CA 114/2018 e art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Regina Negri Pagani, Usuário Externo**, em 03/06/2026, às 14:38, conforme Resolução UEPG CA 114/2018 e art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Sandra Maria Scheffer, Professor(a)**, em 10/06/2026, às 15:17, conforme Resolução UEPG CA 114/2018 e art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.uepg.br/autenticidade> informando o código verificador **3140986** e o código CRC **F08F9D59**.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, aos meus pais, Adriane e Marcelo, que sempre me incentivaram a aprender. É por causa sua que cheguei até aqui, e tudo que eu fiz e faço leva um pouco de vocês na essência. Obrigada por me permitirem chegar até aqui.

Agradeço ao meu companheiro, Leonardo, que me ouviu ler todos os parágrafos, todas as frases que aqui foram escritas. Obrigada por me apoiar, me ouvir e estar ao meu lado durante todo o tempo que levei para que isso se tornasse realidade. Obrigada também pela pequena família que construímos juntos enquanto essa pesquisa era feita, pois a Nenê e o Morpheus dão sentido às nossas vidas.

Agradeço aos amigos que a vida me deu, Luis Guilherme, Mariana, Pierre e Kemily. Cada um de vocês, ao me ouvir falar, reclamar e ter epifanias, fizeram parte deste trabalho. Obrigada por ouvirem tantas dúvidas e perguntas bobas, estando perto ou longe de mim.

Agradeço aos amigos que o mestrado me deu, Gabriela e Charley. Vocês foram as pessoas que deixaram o caminho menos tortuoso. Charley, obrigada por fazer comigo o percurso do bairro Neves. Suas observações perspicazes sempre abrem meus olhos para questões que, às vezes, eu não vi. Gabi, obrigada por me questionar. Suas observações sempre ampliam o que eu vejo. Vocês tornam meus olhos mais atentos.

Agradeço ao meu orientador, professor Edson, que foi o barqueiro que me ajudou a navegar as águas desconhecidas da pós-graduação. Suas considerações me fizeram refletir, seus ajustes melhoraram diversos aspectos de tudo que está posto aqui.

Agradeço à minha co-orientadora, professora Nisiane. Você me inspira desde que te conheci. Obrigada por topar estar comigo nesta jornada, pelos conselhos, pelas sugestões, pelas dicas e pelo seu tempo. Foi uma jornada árdua, mas que se tornou mais fácil com a sua presença.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Geografia e à Universidade Estadual de Ponta Grossa pela estrutura e pelo acolhimento. É um marco gigante estar entre o quase 1% da população que concluiu um mestrado, e me orgulho deste título vir de um lugar que me acolhe há 10 anos, desde o ensino médio até a graduação, e, agora, na pós-graduação.

Ao Grupo de Estudos Urbanos e Regionais (GEUR), a que esta pesquisadora e esta pesquisa pertencem com muito orgulho. Fazer parte deste grupo durante a pós-graduação foi fundamental para garantir que este trabalho servisse ao seu propósito: conhecer esta cidade e realizar proposições que impactam seu desenvolvimento.

Ao Instituto de Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN) pelas informações cruciais que foram disponibilizadas para o desenvolvimento deste trabalho. Não seria possível fazer uma análise espacializada tão completa sem estes dados.

*É, cidade é foda
E as esquinas vêm e vão
Ah não, a cidade mexeu com nós.*

(Cidade Dormitório e Illucas)

Tenho tudo para ouvir e ver. Ainda não sei nada. Leio livros para aprender. Estou sempre apressada. Sou muito mexida. Um dia quero uma coisa, no outro quero tudo. Sofro de um problema de sossego. Não sei o que é estar sossegada. Mais tarde corrijo.

(Valter Hugo Mãe)

RESUMO

GADOWSKI, M. A. **DIREITO À CIDADE EM PONTA GROSSA-PR:** Análise Comparativa da Produção Socioespacial dos Setores Censitários Centro-Neves. Orientador: Edson Belo Clemente de Souza. Ponta Grossa, 2026. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2026.

Neste trabalho, busca-se discutir a distribuição espacial de equipamentos públicos e infraestrutura urbana no município de Ponta Grossa como forma de garantir o Direito à Cidade à população, na perspectiva da segregação socioespacial. Para isso, foi realizado um levantamento bibliográfico dos temas “Desigualdade Socioespacial”, “Segregação Socioespacial”, “Direito à Cidade”, “Periferização”, “Descontinuidades”, que formaram a base teórica para discutir os conceitos relacionados aos dados levantados para o urbano. O recorte adotado foi a escolha de dois setores censitários: um no bairro Centro, e outro no bairro Neves. Os métodos usados para analisar a presença de infraestrutura urbana e equipamentos públicos foram a análise espacial pela produção de cartogramas com o *software* Quantum GIS, para analisar quantitativamente o espaço, e o *Public Space’s Service System* (P.S.S.S.), para verificar qualitativamente o espaço público de ambos os setores, por meio de quadros e percursos. Como resultado, foi possível observar a diferença da presença de equipamentos públicos, qualidade de infraestrutura urbana, presença e qualidade de acessos, entre outras informações que mostram como o espaço se articula com o todo. Como conclusão, foi possível observar que existe segregação socioespacial entre centro e periferia no município, nos aspectos de distribuição de equipamentos públicos e infraestrutura urbana, quanto no aspecto da paisagem em cada um dos espaços urbanos analisados.

Palavras-chave: Planejamento Urbano, Equipamentos Públicos, Infraestrutura Urbana, Cidades médias.

ABSTRACT

GADOWSKI, M. A. **The Right to the City in Ponta Grossa – PR:** Comparative Analysis of the Socio-spatial Production of the Centro-Neves Census Tracts. Advisor: Edson Belo Clemente de Souza. Ponta Grossa, 2026. Dissertation (Master's in Territorial Management) – Graduate Program in Geography, State University of Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2026.

This paper aims to discuss the spatial distribution of public equipment and urban infrastructure in the Ponta Grossa municipality as a means to ensure the Right to the City to its population, under the perspective of socio-spatial segregation. For that, a bibliographic survey has been made, including themes such as “Socio-spatial Inequality”, “Socio-spatial Segregation”, “The Right to the City”, “Peripherization”, and “Discontinuities”, which formed the theoretical framework to discuss concepts related to the data that had been gathered from the urban space. The approach focused on two census tracts: one from the Centro neighborhood (Downtown), and another one from the Neves neighborhood. To analyze the presence of urban infrastructure and public equipment, a spatial analysis has been made by producing Maps with Quantum GIS, in order to quantitatively analyze space, as well as Public Space’s Service System (P.S.S.S.), in order to qualitatively verify public space from both sectors, using tables and walking routes. As a result, it was possible to observe differences in the presence of public equipment, the quality of urban infrastructure, the presence and quality of urban access points, among other data that shows how the space articulates with the whole city. As a result, it was possible to observe differences in the presence of public equipment, the quality of urban infrastructure, the presence and quality of access points, among other information that demonstrates how the space relates to the whole. In conclusion, it was observed that there is social-spatial segregation between the center and the periphery of the municipality, both in terms of the distribution of public equipment and urban infrastructure and in terms of the landscape in each of the analyzed urban spaces.

Keywords: Urban Planning, Public Equipment, Urban Infrastructure, Medium-sized towns.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Loteamentos urbanos por data de implantação, localização das favelas e de áreas de preservação e hidrografia em Ponta Grossa – PR.	52
Figura 2: Evolução espacial do perímetro urbano e implantação de conjuntos habitacionais em Ponta Grossa.....	53
Figura 3: Faixa de Renda Média por Setor Censitário (Censo de 2010).....	54
Figura 4: Setores Censitários escolhidos em análise inicial e setores efetivamente analisados.	57
Figura 5: imagens aéreas dos setores censitários analisados.	58
Figura 6: Localização de UBSs, UPAs e Hospitais nos setores censitários analisados.	62
Figura 7: Localização de Escolas de Ensino Infantil e fundamental I (Municipais), fundamental II e médio (Estaduais) e seus raios de abrangência, e particulares nos setores censitários analisados.	65
Figura 8: Localização e regionalização dos CRAS em Ponta Grossa – PR:.....	67
Figura 9: Praças e Equipamentos de Esporte e Lazer.	69
Figura 10: Equipamentos culturais em Ponta Grossa – PR	71
Figura 11: Uso de Solo nos setores analisados.	74
Figura 12: Zoneamento Urbano Municipal	75
Figura 13: Rotas das linhas de ônibus, localização das paradas de ônibus e abrangência.....	79
Figura 14: Percursos realizados em cada um dos setores.....	85
Figura 15: Praça Marechal Floriano Peixoto e Igreja Catedral no setor 411990505000011P.....	86
Figura 16: Ponte de acesso a partir da rotatória da Rua Valério Ronchi no setor 411990505000380P.....	87
Figura 17: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000011P (Centro) – A, B, C e D	100
Figura 18: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000011P (Centro) – E, F, G e H.....	101
Figura 19: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000011P (Centro) – I, J, K e L.....	102

Figura 20: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000380P (Neves) – M, N, O e P	103
Figura 21: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000380P (Neves) – Q, R, S, T e U	104
Figura 22: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000380P (Neves) – V, W, X, Y e Z.....	105

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Matriz de avaliação construída na rede Cidades e Moradia (adaptada)...	34
Quadro 2: Raios de Abrangência a partir de Pitts (2004).	43
Quadro 3: O núcleo urbano a partir da lógica da cidade Polinucleada.....	43
Quadro 4: Raio de Abrangência a partir de Romanini.	44
Quadro 5: Raio de Abrangência a partir do Plano Diretor Municipal de Goiânia – 2022 (Início da Tabela).....	45
Quadro 6: Raio de Abrangência a partir de Prefeitura Municipal de Ponta Grossa...	48
Quadro 7: Caracterização dos setores censitários analisados.....	59
Quadro 8: Caracterização dos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)	89
Quadro 9: Caracterização das dinâmicas de ligação interna e externa entre os espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves).....	90
Quadro 10: Interações de paisagem e infraestrutura entre os espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves).....	91
Quadro 11: Serviços de suporte prestados pelos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves) ...	92
Quadro 12: Serviços de Interação identificados nos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves) ...	93
Quadro 13: Funções de Referência do espaço público ao redor dos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)	94
Quadro 14: Tipos de agentes identificados nos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)	95

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Expansão da área urbana e crescimento relativo de Ponta Grossa, de 1940 a 2022.	51
Tabela 2: Parâmetros de Ocupação do Solo nos setores analisados.	76
Tabela 3: Dados do Transporte Público de Ponta Grossa – 2023	78
Tabela 4: Horários das linhas de ônibus que atendem aos setores da análise	80

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
IPLAN	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa
PDM	Plano Diretor Municipal
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PMU	Plano de Mobilidade Urbana
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PSSS	<i>Public Space Service System</i>
SUS	Sistema Único de Saúde
UBS	Unidade Básica de Saúde
UEPG	Universidade Estadual de Ponta Grossa
UPA	Unidade de Pronto Atendimento
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1: TEORIA E LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA	24
1.1 CONCEITOS FUNDAMENTAIS	24
1.2 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA.....	36
1.2.1 Legislação Urbanística em Ponta Grossa.....	39
1.3 DISTRIBUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS.....	42
CAPÍTULO 2: CARACTERIZAÇÃO QUANTITATIVA DOS SETORES.....	49
2.1 EQUIPAMENTOS DE SAÚDE.....	60
2.2 EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO.....	63
2.3 CENTROS DE REFERÊNCIA DE ASSISTÊNCIA SOCIAL (CRAS).....	66
2.4 PRAÇAS E EQUIPAMENTOS DE ESPORTE E LAZER	68
2.5 EQUIPAMENTOS CULTURAIS	70
2.6 USO DO SOLO E ZONEAMENTO	72
2.7 TRANSPORTE COLETIVO	77
CAPÍTULO 3: ANÁLISE QUALITATIVA COM A APLICAÇÃO DO MÉTODO P.S.S.S.	82
3.1 APLICAÇÃO DO MÉTODO PSSS NA ANÁLISE DOS SETORES CENSITÁRIOS 411990505000011P (Centro) E 411990505000380P (Neves).....	86
3.2 PERCURSOS REALIZADOS NOS Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves).....	99
3.3 ANÁLISE QUALITATIVA DO ESPAÇO URBANO	106
CONSIDERAÇÕES FINAIS	108
REFERÊNCIAS.....	113

Na cidade-escrita, habitar ganha uma dimensão completamente nova, uma vez que se fixa em uma memória que, ao contrário da lembrança, não se dissipa com a morte.

(Raquel Rolnik)

INTRODUÇÃO

A cidade reproduz no espaço a forma de organização da sociedade em determinado período de tempo. De acordo com Rolnik (1988), a cidade é o local de acumulação (tanto de riqueza quanto de conhecimento), e quando ela passa a servir de habitação, ganha uma dimensão de memória que a permite permanecer. A cidade, assim como a escrita, pode ser lida e decifrada. A escrita da cidade se dá a partir do desenho das ruas, casas, praças, e contém em si a experiência daqueles que a construíram (Rolnik, 1988).

A fixação do homem sobre o espaço, com o objetivo de produzir seu próprio alimento (ao invés de caçá-lo ou coletá-lo), fez com que houvesse a necessidade de definição de um território, de um domínio sobre o espaço. A partir disso, técnicas que permitiram o aumento da produção de alimentos, com a domesticação de espécies de plantas e animais, permitiram a especialização das pessoas em diferentes áreas do conhecimento: técnicas construtivas, de defesa, de saúde, de transmissão e formação do conhecimento, e também de lazer. A organização social e o desenvolvimento de tecnologias resultaram na formação de cidades, cuja estrutura foi sendo modificada ao longo do tempo para se adaptar a cada sociedade.

Com a revolução industrial, a cidade tornou-se protagonista da produção, e o fenômeno da urbanização foi acelerado pela sociedade industrial. O espaço urbano passa a ser mercantilizado, e a organização das cidades passa a ser marcada pela divisão da sociedade em classes (os proprietários dos meios de produção e os vendedores de sua força de trabalho). Para organizar a vida e as atividades em sociedade, espaços urbanos destinados a certas atividades comuns são necessários: espaços de educação, de saúde, de lazer. Dessa forma, a distribuição destes espaços deve idealmente seguir princípios equitativos, garantindo um justo acesso a eles.

Desta maneira, estudar a distribuição de equipamentos públicos urbanos e comunitários, bem como a infraestrutura urbana, é uma forma de identificar no espaço urbano os sinais de desigualdade e segregação. Tendo identificados tais aspectos da distribuição espacial de equipamentos, pode-se buscar uma maneira de equiparar os acessos, ou ao menos estabelecer alternativas para mitigação desse descompasso.

PROBLEMÁTICA

Com a criação e publicação da Constituição Federal de 1988, um dos fundamentos colocados para o Estado Democrático de Direito é a ‘dignidade da pessoa humana’ (Art. 1, inciso III). Ainda, os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil no Art. 3 incluem construir uma sociedade livre, justa e solidária, reduzir as desigualdades sociais e regionais e promover o bem de todos, sem qualquer forma de discriminação. Em seu Art. 6º, a constituição garante os direitos sociais como a educação, a saúde, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, e a assistência aos desamparados, sendo que para garantir estes direitos é necessário a implantação de infraestrutura adequada (Brasil, 1988).

No município de Ponta Grossa, por conta de sua formação territorial e socioespacial, a área urbana da cidade tem sofrido muitas modificações desde a sua fundação até os dias atuais, através de expansões urbanas extensas, partindo para áreas rurais afastadas, que demandam uma infraestrutura urbana robusta para garantir acesso da população aos seus direitos básicos. A topografia acidentada de Ponta Grossa também dificulta a conectividade e criação de determinadas infraestruturas, como conexões viárias interbairros e com relação à distribuição de água e tratamento de efluentes, que, considerando a necessidade de transporte por gravidade, necessita de estações elevatórias, no caso de tratamento de efluentes, e válvulas redutoras de pressão, no caso do abastecimento de água.

A falta de equipamentos urbanos identifica as mazelas da cidade, e, conhecendo a estrutura e planejamento urbano, é possível perceber que áreas urbanas criadas mais recentemente podem ter sua infraestrutura negligenciada. Dessa forma, se faz necessário compreender a distribuição da infraestrutura urbana do município, colocando em questão também a questão da dinâmica centro-periferia que ocorre no Município, e a segregação que pode estar envolvida na distribuição desses equipamentos no território urbano municipal. A partir disso, questiona-se: De que forma a distribuição desigual de infraestrutura urbana e equipamentos públicos evidencia processos de segregação socioespacial entre áreas centrais e periféricas em Ponta Grossa – PR?

HIPÓTESE

A hipótese levantada nesta pesquisa é de que existe uma diferença de qualidade e presença de infraestrutura urbana em diferentes áreas da cidade. Ponta Grossa, fundada em 1823, teve seu desenvolvimento urbano a partir do bairro Centro. Enquanto isso, com o passar do tempo e o crescimento da cidade, novos bairros passaram a se desenvolver, e, conforme a cidade expandiu, determinados processos políticos, econômicos e sociais ocasionaram um desenvolvimento socioespacial.

Esses dois processos influenciam a urbanização, sendo que a gentrificação diz respeito à reestruturação de determinados bairros que passam a interessar o mercado imobiliário, onde um investimento em infraestrutura causa uma substituição da população residente para um público com renda elevada, causando uma periferização da população que residia nos espaços afetados por este fenômeno. Na periferização, a expansão da cidade faz com que o Direito à Cidade seja negligenciado para com a população que é colocada nesses espaços, enquanto que no processo de gentrificação há um processo de investimento em redes de infraestrutura urbana, que fazem com que bairros ou espaços que passam pelo processo de gentrificação apresentem uma mudança na população residente, em geral proporcionem a seus moradores um acesso maior à cidade, garantindo a essas pessoas uma maior participação na vida urbana (e, portanto, um maior direito à cidade).

Dessa maneira, o presente trabalho procura comparar a existência de infraestrutura urbana e equipamentos públicos urbanos e comunitários em diferentes setores censitários, de bairros distintos, bem como suas condições, a partir dos conceitos de Direito à Cidade e Segregação Socioespacial.

OBJETIVOS

O presente trabalho tem o objetivo de analisar, por meio de unidades espaciais, a segregação socioespacial sob a perspectiva da distribuição de infraestrutura e dos equipamentos públicos urbanos e comunitários, comparando espaços urbanos com localização central e periférica do Município de Ponta Grossa – PR. A fim de cumprir com esse objetivo principal, foram estabelecidos os objetivos específicos a seguir:

- a) Identificar as formas de avaliação do espaço urbano, com relação à distribuição de equipamentos públicos e infraestrutura;
- b) A partir de análise espacial, determinar os setores censitários a serem estudados, bem como realizar uma análise quantitativa de cada setor;
- c) Investigar a distribuição espacial de equipamentos públicos e infraestrutura urbana nos setores censitários e o acesso a elas;

JUSTIFICATIVA

No Brasil, de acordo com o relatório *World Income Inequality Database* (2023) da Organização das Nações Unidas, o Brasil ocupa a 7ª posição na lista de desigualdade de renda entre os países do mundo. No entanto, de acordo com *Our World in Data* (2026), o Brasil apresentou uma redução na desigualdade de renda ao comparar o índice de Gini registrado entre os anos 1990 e o ano de 2015. Mas existe ainda uma grande diferença interna entre as classes sociais, onde existem poucas pessoas ricas e muitas pessoas pobres.

É notável a desigualdade social, econômica e espacial que permeia os municípios do País. A diferença entre a renda média dos diferentes estados do Brasil é um indicador dessa desigualdade, por exemplo, sendo que o Paraná está na 4ª posição entre os estados brasileiros com maior rendimento médio (IBGE, 2024). Há uma desigualdade relacionada ao gênero e à raça, mostrada pela taxa de subutilização da força de trabalho, que é maior entre mulheres e pessoas racializadas (IBGE, 2024).

É um tema de tamanha importância que está na agenda dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU: o objetivo 8 – Trabalho Decente e Crescimento Econômico busca promover o crescimento econômico inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho digno a todos. Além deste, outros ODS também buscam o desenvolvimento sustentável da sociedade, e são relevantes para este trabalho: o objetivo 3 – Saúde e Bem-Estar, que busca garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar a todos, em todas as idades; e objetivo 11 – Cidades e comunidades sustentáveis, que busca tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis.

Ao analisar o cenário de Ponta Grossa, as questões relacionadas à desigualdade não são diferentes: com relação ao Estado de Direito instituído pela Constituição Federal, é notável que os direitos básicos garantidos por ela não são plenamente atendidos por diversos motivos, sendo que para os direitos acessados por meio de equipamentos públicos, a dificuldade de ampliar a rede de infraestrutura existente, por motivos tanto espaciais, quanto orçamentários, técnicos ou políticos é um dos fatores prejudiciais. Há também o fator de consolidação do espaço urbano, que não ocorre da mesma forma em diferentes locais dentro da área urbana do município.

Considerando que as redes de infraestrutura são responsáveis pelo acesso aos direitos básicos, é necessário compreender sua extensão e sua atuação em diferentes espaços dentro do município. O fenômeno da periferização em Ponta Grossa, bem como a predominância de determinados equipamentos em locais específicos da cidade, como lazer e segurança pública é notável, mas não há, até então, um relato que analisa a distribuição da rede de infraestrutura pela perspectiva da segregação socioespacial centro-periferia.

Dessa maneira, este trabalho traz luz à discussão sobre segregação socioespacial dentro do município, levando em conta a infraestrutura urbana, que é, de modo geral, garantidora dos direitos básicos constitucionais dos cidadãos, buscando revelar as contradições sociais existentes, usando como métrica os setores censitários, que são medidas de espaço menores que um bairro. Espera-se que os resultados alcançados permitam compreender melhor a produção do espaço urbano pontagrossense, e que sejam usados de forma a melhorar os aspectos analisados para a comunidade local, promovendo o melhor uso de recursos e políticas públicas.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O eixo teórico norteador deste trabalho é o Direito à Cidade, conceito proposto por Henri Lefebvre na França com o livro “O Direito à Cidade”, publicado pela primeira vez no ano de 1968. Fazem parte da análise teórica os conceitos de produção do espaço, formação socioespacial, descontinuidades do espaço urbano, segregação socioespacial, periferação, entre outros. Estes conceitos permitem uma análise do espaço de maneira crítica e embasada, para posteriormente fazerem parte da discussão levantada.

A pesquisa apresentada é exploratória, com natureza descritiva, e utiliza de técnicas de geoprocessamento e aplicação de metodologia qualitativa para validar a análise. A definição metodológica de unidade espacial para este trabalho foi realizada em etapas: primeiro, foi considerado o bairro como unidade espacial, que foi descartada, pois uma característica marcante em Ponta Grossa é que, com a expansão do perímetro urbano ao longo dos anos, os bairros ficaram muito extensos, tornando-os bastante heterogêneos internamente. Dessa maneira, o setor censitário foi considerado e escolhido, por ser uma unidade territorial padronizada, onde os dados específicos como população e renda poderiam ser acessados a partir do banco de dados do Censo do IBGE.

A escolha dos setores censitários analisados neste trabalho foi realizada a partir de uma análise espacial, considerando as seguintes características: corpos d'água e áreas de preservação ambiental, centralidade do setor, conectividade viária do setor, distância do setor com o centro (definido pela presença da Catedral de Sant'Ana), renda média do setor. Inicialmente foram definidos cerca de 30 setores censitários de interesse, que atendiam a pelo menos um dos requisitos estabelecidos.

A partir dos requisitos estabelecidos, o primeiro setor escolhido foi o setor localizado no bairro Centro, cujo código de classificação do IBGE é 411990505000011P, onde a presença da Catedral Sant'Ana foi um dos motivadores, unido à falta dos elementos de corpo d'água e área de preservação ambiental, bem como a alta conectividade viária, justificada pela presença de ruas importantes para o tráfego viário pontagrossense. Este setor também tem um histórico de ocupação urbana mais antigo, já que, quando Ponta Grossa foi elevada ao status de cidade, já que é anterior à própria definição política de Ponta Grossa enquanto município, ele já

era ocupado. Há também uma maior densidade de ocupação urbana, demonstrada pela diversidade no uso do solo.

Após a escolha do setor localizado no bairro Centro, foram analisados setores considerados periféricos, e que apresentavam as características definidas anteriormente, e o setor localizado no bairro Neves, cujo código de classificação do IBGE é 411990505000380P, foi escolhido, já que apresenta a APP Rio Verde, a APA Lagoa Dourada, a rotatória que liga a rua Valério Ronchi com os loteamentos Jardim Panamá, Jardim Costa Rica, Lagoa Dourada I e II, Jardim das Flores, entre outros, a presença da linha férrea e a distância considerável com o centro, a cerca de 6 km de distância. O setor localizado no bairro Neves também tem um histórico de ocupação urbana mais recente, tendo sido incorporado ao perímetro urbano na década de 1990, e apresenta diversas áreas vazias, bem como uma ocupação urbana de menor densidade (majoritariamente residencial).

Para ser considerado periférico, o setor deveria estar localizado a pelo menos 4 km de distância do centro. Em Ponta Grossa, outra característica que um setor considerado periférico também tem é a proximidade com corpos d'água, devido à topografia acidentada da cidade. Essa característica afetou o desenvolvimento da cidade, que ocorreu principalmente nos espigões do terreno, enquanto os fundos de vale foram sendo ocupados posteriormente, em geral, por populações de menor renda, conforme constatado por Madalozzo (2022), que discutiu a relação da ocupação urbana a partir da perspectiva dos elementos lineares rio e ferrovia.

O procedimento para análise espacial dos setores escolhidos, bem como das informações georreferenciadas de localização de infraestrutura, bairros, áreas verdes, rios e vias, entre outros, foi realizado a partir de dados georreferenciados obtidos junto ao IPLAN – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa, a PMPG – Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, e imagens aéreas Google Sattelite, compiladas no software Quantum GIS 3.40, onde os cartogramas usados na análise apresentada neste trabalho foram gerados.

Para investigar os espaços urbanos qualitativamente, foi utilizado o método *Public Space Service System* (P.S.S.S.), que permite realizar uma leitura das ocupações urbanas de forma integral. A percepção dos espaços públicos na ótica desta metodologia é de “valores” e “atores”, onde os valores não são apenas econômicos, mas também tem valor cultural, social, simbólico. Ainda, há a

conceituação de que rios, ferrovias e sistema viário, por exemplo, ocorrem de forma sistêmica, devido à sua linearidade (Madalozzo, 2022). Os setores foram analisados comparativamente com esse método, para definir sua relevância para a pesquisa.

A análise por meio do método P.S.S.S. foi realizada inicialmente a partir de imagens aéreas dos setores, onde as informações sobre o uso do espaço urbano, quais elementos o compõe, sua relação com o entorno, entre outros, foram obtidas. A partir dessa análise, foi realizado um traçado para realizar o caminho ao longo do setor, de forma a obter fotos e perceber o espaço urbano na escala humana. Com os caminhos traçados, uma visita aos locais foi feita, ambas no mês de janeiro de 2026, em dois sábados diferentes. Estes caminhos foram percorridos, e, enquanto a pesquisadora/observadora os percorria, fotografias foram feitas dos elementos que compunham o espaço urbano (praças, espaços de convivência, equipamentos de educação, presença e tipo de calçadas e pavimento, entre outros aspectos). A visita ocorreu no mesmo dia da semana, mas não em diversos horários em cada local, pois o objetivo era reconhecer os espaços públicos e suas características permanentes.

A partir dos procedimentos metodológicos propostos, será possível compreender os aspectos da distribuição da infraestrutura urbana de forma generalizada para o município de Ponta Grossa, avançando além da perspectiva de raios de abrangência proposta por Madalozzo, Gadowski e Staron (2024), que analisaram apenas um dos bairros do município, aprofundando o estudo com aspectos como a descontinuidade do espaço urbano e a diferença de acesso à infraestrutura no centro e na periferia, com diferentes setores distribuídos ao longo do espaço urbano municipal.

A estrutura deste trabalho está organizada em três capítulos, sendo o primeiro capítulo “Contextualização Teórica e Estado da Arte”, onde serão apresentados conceitos importantes para a discussão do trabalho, metodologia de análise de distribuição de equipamentos, e a legislação urbanística pertinente tanto federal quanto municipal. O segundo capítulo, “Caracterização Quantitativa dos Setores”, apresenta cartogramas da localização dos setores, dos equipamentos públicos e infraestrutura urbana analisadas, em conjunto com uma análise quantitativa sobre os setores. Por fim, no terceiro capítulo “Análise Qualitativa com a Aplicação do Método P.S.S.S.”, são apresentados os quadros de análise qualitativa sobre o espaço urbano de cada setor, que foi realizado com o auxílio de um percurso feito em cada setor para avaliação visual do espaço urbano em cada um deles. Por último, a conclusão

apresenta um apanhado dos resultados do trabalho, bem como as considerações sobre este trabalho e trabalhos futuros.

Como resultados, no capítulo 2 foi possível constatar a diferença de acesso à equipamentos públicos e infraestrutura urbana entre os dois setores analisados, principalmente com relação a estruturas de atendimento de alta complexidade em saúde e educação, bem como no acesso ao lazer e à cultura. Com relação ao transporte coletivo urbano, foram identificados nos dois setores problemas de acesso à pontos de ônibus, mas que no setor periférico afeta de forma substancial o acesso à equipamentos públicos, já que não possui acesso fácil ao terminal de ônibus, que acontece no setor central.

No capítulo 3, por sua vez, os principais aspectos observados foram a diferença da ocupação e da densidade em cada um dos setores, a qualidade da infraestrutura viária e a presença de vazios urbanos. Enquanto no setor central há um adensamento do espaço urbano, onde todas as áreas estão ocupadas, no setor periférico há a presença de diversos vazios, que incluem, mas não se limitam, a áreas de preservação ambiental, e faixa de domínio da ferrovia, por exemplo.

CAPÍTULO 1: TEORIA E LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

Neste capítulo serão discutidas as categorias espaço, cidade, bairro, distribuição territorial, mercadoria, valor de uso e valor de troca, desigualdade, segregação socioespacial, periferias urbanas, cidades médias, descontinuidades do espaço urbano, Direito à Cidade, habitat e habitar, equipamentos públicos urbanos e comunitários, infraestrutura urbana, mobilidade urbana, distribuição de equipamentos públicos, e a legislação urbanística pertinente.

1.1. CONCEITOS FUNDAMENTAIS

Tudo que existe, existe dentro do espaço. A própria História é escrita a partir de um espaço no tempo (Santos, 1977). Dessa forma, toda análise parte do espaço, em conjunto com a sociedade que o produz. Em um momento inicial de análise, a cidade é o ponto de partida da discussão — sua formação e a correlação entre cidade, sociedade e modo de produção.

A cidade surge com o processo de sedentarização humano, e sua história está diretamente relacionada à organização social, sendo o local de moradia e produção, que torna necessária a gestão coletiva. Sendo assim, a existência da cidade é indissociável da política. A cidade não é só o local onde as experiências humanas são vividas, mas é também uma materialização, através da forma que é construída, de sua própria história e organização social. A cidade é como um ímã, que traz junto a si a necessidade de dominação material e ritual de seu território (Rolnik, 1988).

Com a organização social nas cidades, ao longo do tempo diversos tipos de sociedade se estabeleceram, e diferentes modos de produção foram desenvolvidos. Inicialmente, a domesticação de espécies animais e vegetais foi realizada, tomando o lugar da caça e da coleta, tornando necessário definir o espaço habitado/ocupado de forma permanente. Com o passar do tempo, ocorreu a evolução da capacidade produtiva com o uso de ferramentas, e a maneira de dominação do território foi diferente para cada grupo. Grandes civilizações vistas ao longo da história tiveram, cada uma, um modo de produção, fé, regime político, organização social, maneira de ocupar o espaço. É notável que, até que chegássemos ao período conhecido pelas grandes navegações, as sociedades humanas possuíam um sistema produtivo menos complexo, como o feudalismo, mas que chegou no momento histórico atual, onde o modo de produção vigente é o capitalismo (Rolnik, 1988).

Ao pensar a cidade dividida em escalas urbanas, a unidade inicial de análise das cidades é a habitação (o lar). Deste, segue para a escala da rua (o conjunto de lares e espaços de convivência). A próxima escala é o bairro, que é o conjunto de ruas, edificações e usos parecidos, onde uma comunidade se vê dentro do espaço urbano (pois em geral a comunidade que vive em um bairro é unida por sua identidade). E, por fim, a cidade, que é a união de diversos bairros, cada um com seu próprio uso. A subdivisão do espaço das cidades a partir de bairros setoriza a ocupação, permitindo identificar diferentes territórios. O bairro pode ser caracterizado pelo número de habitantes (5 a 10 mil), moradias (2 a 3 mil) e extensão (perímetro de 3 a 5 km), por exemplo, mas também pode ser identificado pelo tipo de edificação, ocupação, população e atividades que são realizadas em cada bairro (bairro residencial, comercial, industrial, histórico, entre outros) (Rolnik, 1988; Bezerra, 2011).

A paisagem é uma ideia que se baseia na observação do meio, em uma busca por manter a memória sobre elementos como animais, montanhas ou rios, vistas inicialmente a partir de pinturas rupestres, e ampliada pelas artes ao longo do tempo e da evolução humana. Maximiliano (2004), diz:

Embora o conceito de paisagem esteja bastante assimilado pela geografia, a construção da ideia não está de todo acabada. [...] Um dos pontos comuns é a afirmação de que a *existência humana* deve ser incluída no conceito de paisagem. Mas a frequência com que é repetida parece evidenciar a luta da geografia em não fragmentar estudos de paisagem em ciências específicas, que excluem de suas pesquisas a dimensão social, econômica e cultural, assim como as relações horizontais entre elementos. Outro aspecto sólido na concepção geográfica de paisagem diz respeito ao aspecto visual, como cenário, ou resultado, dos eventos naturais e sociais. São as fisionomia e morfologia, de interesse da geografia e que ocupam determinado espaço. Esta é uma característica que dá à paisagem, como objeto geográfico, a possibilidade de ser *cartografada*. A questão da *escala* também é importante na pesquisa geográfica de paisagem. Por exemplo, a vegetação, que pode ser abordada nas escalas planetária, regional e/ou local. Por fim, a noção de *taxonomia*, presente na concepção de paisagem geográfica, permite identificar as *unidades de paisagem*, em escalas maiores ou menores, conforme cada caso, e classificá-las de acordo com os parâmetros adotados. Portanto, embora haja diversidade de enfoques sobre a paisagem em geografia, os elementos comuns permitem definir um método geográfico para seu estudo [...] (Maximiliano, 2004, p. 88)

De maneira geral, portanto, a paisagem foi construída como um método de pesquisa ou uma maneira de abordar o ambiente geográfico, a partir da síntese de conceitos de diferentes épocas e áreas de conhecimento. Os aspectos que compõem os estudos da paisagem são o aspecto visual, a complexidade de inter-relações entre elementos físicos e destes com elementos culturais, a possibilidade de cartografar a paisagem (pela paisagem ocupar um lugar), a diversidade da escala da paisagem, a

possibilidade de classificar as paisagens em unidades diferenciadas ou homogêneas, a possibilidade de classificar paisagens dando ênfase a um dos elementos que a compõe (como vegetação, clima ou cultura), o caráter dinâmico das paisagens, e a possibilidade de análise por meio dos elementos, estrutura ou funcionamento da paisagem. A paisagem pode ser entendida como uma medida multidimensional de compreensão de um lugar, dentro do espaço geográfico (Maximiano, 2004).

A cidade se tornou o centro do processo produtivo no momento onde o mercado passou a ganhar destaque nas relações comerciais. Este momento finda o feudalismo (na Europa), e faz com que as relações de troca sejam intermediadas pelo dinheiro. Ao se tornar o local onde trocas comerciais aconteciam, ela própria tornou-se mercadoria, assim como todos os outros aspectos da vida humana, sendo que a cidade tanto é produzida, quando produz e reproduz o modo de produção capitalista¹ (Rolnik, 1988).

Nas colônias europeias na América e África, este processo foi imposto. A necessidade de produção fez do território das colônias local de extração e produção agrícola para alimentar a indústria e o comércio europeu, sendo que todo o processo era realizado por pessoas escravizadas, que não tinham direito algum sobre seus corpos ou sua produção. Este histórico mostra o início da ocupação territorial brasileira e de outros países do Sul Global, e permite compreender que a desigualdade é intrínseca à ocupação e história do país².

A distribuição do território ao longo da história de ocupação do Brasil é um retrato de desigualdade, desde o início da ocupação portuguesa, passando pela abolição da escravização, até a atualidade. A terra, dividida arbitrariamente, sem

¹ A ocupação do território brasileiro no processo de colonização se torna o marco da desigualdade no país. A distribuição de terras feita pela coroa levava em conta somente a confiança nas pessoas que as receberam, sendo que por vezes estas pessoas nunca chegaram a conhecer estes lugares. A lei de terras também não redistribuiu o território, apenas formalizou a posse em muitos casos. O fim da escravização não foi uma política pensada pelo prisma da igualdade, o que fez com que, na prática, os escravizados continuassem trabalhando para as mesmas pessoas, agora por um salário irrisório. A população negra do país foi alvo de políticas higienistas que as expulsaram dos centros urbanos para as periferias, dando início às favelas. Por fim, até os dias de hoje não houve uma reforma urbana ou agrária que permitisse à classe trabalhadora o acesso à terra no país.

² A análise realizada por diversos autores aponta para a transição do feudalismo para o capitalismo como a responsável pela mudança do modo de produção. Isso é verdade em países da Europa, onde o feudalismo foi superado pelo novo modo de produção capitalista, com uma nova classe dominante — a burguesia. Mas em países do Sul Global, sua ocupação foi feita já pelos pressupostos do novo modo de produção, sendo a análise para estes países diferente da que é feita em geral. É importante levar em conta que a ocupação territorial violenta do Brasil afetou e afeta até hoje diversos aspectos históricos, geográficos, econômicos, mas, de forma particular com o interesse deste texto, com relação aos direitos sobre o espaço.

respeitar fronteiras de grupos pré-existentes, era destinada a pessoas com posses, escolhidas pelo imperador (Nozoe, 2006). A Lei de Terras de 1850 (Lei nº 601/1850) mercantiliza a propriedade de terras, fazendo com que, a partir daquele momento, a simples posse do terreno não mais garantisse o direito ao posseiro, sendo esse direito garantido apenas a pessoas abastadas, que conseguiam comprá-la. (Podoleski, 2009). Essa medida fez com que, com a abolição da escravização, a população negra não tivesse acesso à terra ou a nenhuma outra reparação por parte do Estado, perpetuando a desigualdade. Com relação à ocupação e distribuição do solo, desde a libertação dos escravizados, essa população não teve direito à terra, e foram alvo de políticas higienistas, que a expulsou para áreas periféricas das cidades (Nozoe, 2006).

O modo de produção da sociedade é o que permite que haja produção, circulação, distribuição e consumo. Este modo de produção é histórico e espacialmente determinado pela formação social (Santos, 1977). Lefebvre traz que o espaço não é apenas o local de produção e reprodução das relações sociais e do modo de produção, mas também é parte das relações de produção do capital, já que é, ele próprio, uma mercadoria (Lefebvre, 1973; Godoy, 2008; Carlos, 2020).

Mas, mesmo o espaço (terra urbana e cidade) sendo mercadoria, não segue a lógica da produção: na lógica do capital, quanto mais a cidade se produz, maior o preço da terra e das edificações, mesmo que não haja um trabalho produtivo direto ocorrendo em determinada porção do território (Lefebvre, 1975). Sendo o espaço mercadoria, existem lugares mais ou menos valorizados no urbano: uma casa na periferia tem um valor monetário menor que uma casa, com mesmas características, mais próxima do centro urbano. A casa, com mesmas características, tem mudança em seu valor apenas por estar “melhor localizada”, que quer dizer que possui melhor acesso a infraestrutura urbana, onde tanto equipamentos públicos (parques, hospitais, escolas, universidades) quanto equipamentos privados (comércios, *shoppings centers*) estão instalados (Rolnik, 1988; Maricato, 2015). Este fenômeno, no capitalismo, leva à especulação imobiliária.

A análise de valor de uma mercadoria vem da satisfação de necessidades que esse objeto (mercadoria) pressupõe. Mas a mercadoria tem, ainda, a característica de *valor*, ou preço, então com este valor fixado monetariamente, passa a permitir que uma mercadoria seja trocada por outras mercadorias diferentes dela mesma, ou seja, de comprar outras mercadorias. Essa propriedade foi chamada de “Valor de troca”. A

mercadoria é definida, então, como uma riqueza, que possui tanto o valor de *uso*, quanto o valor de *troca*, ao mesmo tempo. Um produto que deixa de possuir alguma dessas duas características deixa de ser mercadoria. Se tem capacidade de satisfazer necessidades, mas não pode ser trocado por outro, não é um elemento que constitui uma economia mercantil (mesmo que possa nele coexistir) (Carcaholo, 1998).

O valor de uso formal faz parte da teoria de Marx sobre o modo de produção capitalista. Sendo o trabalho concreto o produtor de valor de uso, e o trabalho abstrato o produtor de valor de troca, em uma economia mercantil-capitalista, o processo de formação de valor se caracteriza pela produção de um valor excedente. O processo produtivo é a efetivação (objetivação) do trabalho concreto, e produz valor de uso. Por outro lado, o processo de valorização diz respeito à criação de valor de troca, ao trabalho abstrato, que incrementa valor na produção objetiva. As leis de acumulação do capital, portanto, influenciam na evolução do processo de trabalho, buscando maior produtividade. A redução no tempo de produção de uma mercadoria, por exemplo, eleva seu valor. Então, o capital poderá apropriar-se do valor extra (Carcanholo, 1998).

O solo, por sua vez, tem um funcionamento de mercadoria diferente de objetos fabricados. Enquanto que para objetos, a maior produção acarreta, por vezes, na redução do valor que possuem, o solo, quanto mais produzido, mais valorizado é. Áreas urbanas com elevado grau de produção espacial possuem maior infraestrutura urbana e acessos, elevando o uso da terra, enquanto que áreas urbanas dotadas de menos infraestrutura são menos valorizadas. Ainda, o espaço se realiza duplamente como valor de uso e valor de troca, já que é nele onde a vida se realiza, mas onde a produção capitalista também é possibilitada em um processo de produção de mais valia (Maricato, 2015).

A desigualdade, portanto, caracteriza a diferença entre pessoas, condições, acessos, na realização da vida. Na desigualdade socioespacial, Rodrigues (2007) atenta para a existência de classes sociais e na maneira como a riqueza produzida é apropriada. É claramente observada até por olhos desatentos, como a existência de áreas ricas e áreas pobres em uma cidade. A desigualdade socioespacial é produzida propositalmente conforme a cidade torna-se mais urbanizada. A urbanização na condição de melhoria da qualidade de vida colocada pelo Estado no espaço eleva o valor da terra urbanizada, e isso gera a expulsão da população de menor renda para áreas menos urbanizadas, e, em geral, mais afastadas do centro (Rodrigues, 2007).

Rodrigues (2007) aborda os “bairros jardins”, onde equipamentos de consumo coletivo, como de saúde e educação, são internos aos muros, e da melhor qualidade possível. Há ruas largas, arborizadas e bem iluminadas, e segurança. Nesses lugares, o Estado não está presente na garantia dos direitos. A segregação socioespacial acontece propositalmente, fenômeno chamado de “auto segregação”. Enquanto isso, nas periferias urbanas e áreas centrais degradadas, onde parcela da população, com as menores rendas, trabalha, circula e mora, existem as favelas, conjuntos habitacionais com moradias de dimensões mínimas, edificações precárias que funcionam como equipamentos públicos de saúde e educação. Ruas estreitas, pouca arborização e pouca iluminação pública. Tudo isso é o retrato da desigualdade socioespacial existente.

A segregação em um modo de produção capitalista é causada pela diferença de acúmulo de riquezas entre as classes sociais. A cidade, socialmente produzida no capitalismo, se torna uma mercadoria. Ao tornar-se mercadoria, é fadada à caracterização do valor de uso e do valor de troca, sendo que o valor de troca tornará a cidade uma possibilidade de realização da produção capitalista na produção de mais valia. A distribuição de riquezas desigual nesta sociedade modifica a forma urbana, que revela o entrelace entre a estruturação de classes da sociedade e a distribuição dos cidadãos no espaço, a partir de sua localização. A produção da segregação, então, é definida na produção social da cidade ao longo da história. Essa história repõe constantemente a desigualdade socioespacial, já que a cidade é atravessada pela forma que se desenvolveu, e hoje adquire novos significados que vêm da forma mercadoria assumida por ela (Carlos, 2020).

O planejamento urbano brasileiro é caracterizado por uma formalização cidade, onde tudo que for informal dentro do espaço urbano é ignorado. Maricato (2000) explica a categoria de ‘ideias fora do lugar e lugar fora das ideias’, onde este urbanismo importado de países do Capitalismo Central (Estados Unidos e Europa), pautado no modernismo e na racionalidade, quando chega até as cidades brasileiras, não consegue ordenar todo o território, causando exclusão urbanística. Falar das ideias fora do lugar é entender que “o urbanismo brasileiro [...] não tem compromisso com a realidade concreta, mas com uma ordem que diz respeito a uma parte da cidade, apenas” (Maricato, 2000). A parte a qual o urbanismo diz respeito é funcional para um mercado imobiliário restrito e especulativo, para a aplicação arbitrária da lei, em relações clientelistas entre legisladores e o mercado. Por outro lado, é disfuncional

nos aspectos de sustentabilidade ambiental, em relações democráticas e igualitárias, e para a qualidade de vida urbana. A segregação territorial que ele causa traz mazelas para estes espaços: falta de saneamento básico, riscos ambientais, violência (Maricato, 2000).

A desigualdade socioespacial expressa pelas áreas de pobreza representa, na lógica dominante, problemas relacionados com o aumento da população, em especial da população migrante, e o aparente descompasso entre crescimento populacional e presença do Estado capitalista no urbano. São áreas consideradas problemáticas, com grandes problemas que poderiam ser resolvidos ao pensar um planejamento urbano brasileiro que considere a realidade espacial que acontece tanto na cidade formal quanto informal (Maricato, 2000; Rodrigues, 2007, p.78).

A formação das periferias urbanas tem muitas causas, e é influenciada por diversos agentes produtores do espaço, em geral, com razões ligadas à segregação socioespacial. O crescimento da população urbana no Brasil se deu principalmente a partir dos anos 1960, com o início da industrialização no país, sendo que nos anos 2000 a população urbana era de mais de 81% (Gomes, 2009; IBGE, 2000). Esse crescimento urbano acelerado trouxe problemas urbanos, já que essa população recém chegada nas cidades foi alocada nas áreas mais afastadas, por vezes áreas anteriormente rurais, que eram incluídas no perímetro urbano apenas para fins de expansão do perímetro e alocação dessa população (Santos et al, 2017).

Mesmo em cidades de diferentes portes na hierarquia urbana, o processo de urbanização em todas foi parecido. O porte e influência das cidades sobre seu entorno é o que a categoriza dentro da hierarquia urbana, e o IBGE categoriza em Metrópole, Capital Regional, Centro Sub-regional, Centro de Zona e Centro Local. O município de Ponta Grossa, objeto desse estudo, enquadra-se enquanto Capital Regional C (IBGE, 2022).

Ponta Grossa também pode ser caracterizada como uma cidade média. Considerando o processo de urbanização brasileiro, é importante diferenciar “cidades médias” de “cidades de porte médio”. Cidades de porte médio são definidas estatisticamente, em função da quantidade de habitantes, sendo considerado para isso o tamanho entre 100.000 e 500.000 habitantes. Enquanto isso, cidades médias são aquelas que representam, em sua localidade, diferentes papéis no conjunto da rede urbana que a cerca, onde existem serviços especializados de saúde, educação e comércio, e que produz e reproduz o espaço urbano de forma a expandir o capital e

atrair para si, em geral atrelado a atividades agrícolas, seus compradores, intermediando relações de consumo do campo em seu espaço urbano. (Sobarzo, 2008; Sposito, 2010).

Um dos problemas que desencadeiam situações de segregação socioespacial nas cidades são as descontinuidades urbanas, que são barreiras dentro do espaço urbano que impedem ou dificultam a circulação. Massara (2005) trata de descontinuidades urbanas como espaços dentro das cidades consideradas "zonas estéreis". Essas "zonas estéreis" são espaços de controle, tanto de pessoas, quanto de mercadorias, que interrompem a continuidade do espaço físico da cidade na forma de grandes superfícies de extração e produção, infraestruturas de transporte e circulação de produtos. Se inserem no contexto urbano de forma abrupta, na organização e distribuição de atividades no território urbano pelas necessidades do modo de produção. A descontinuidade, por vezes, estabelece limites intransponíveis para o crescimento urbano, além de condicionar a espacialização.

A partir destes princípios, é possível trazer à tona o Direito à Cidade, conceito cunhado por Henri Lefebvre, filósofo marxista que propôs esta categoria conceitual para a análise da realização da vida humana na cidade. O conceito é mais que a análise simplesmente sobre a realização da vida com o acesso ao saneamento básico, energia elétrica e transporte, por exemplo³. O Direito à Cidade é também o direito de participação na vida urbana: acessar lazer, educação, cultura e saúde. Esses aspectos, por vezes marginalizados, se tornando escassos na periferia, não são plenamente garantidos a toda a população (Lefebvre, 2006).

O Direito à Cidade é garantido através de equipamentos públicos. Equipamentos públicos podem ser divididos em Urbanos e Comunitários, de acordo com o Ministério da Cidade (2025). Equipamentos Públicos Urbanos são aqueles que fornecem um serviço, mas não são acessíveis a população, tendo função de garantia de serviços, como caixas d'água, estações elevatórias de esgoto, estações de tratamento de água ou esgoto, geradores, estações e subestações de energia. Equipamentos Públicos Comunitários, por sua vez, são aqueles frequentados para

³ O Direito à cidade, mesmo na perspectiva de ir além da realização da vida humana de forma saudável e segura, ainda não é pleno em todos os lugares. Isso é visível quando percebemos quais populações e quais espaços na cidade são mais ou menos afetados pelas mudanças climáticas. O termo "racismo ambiental" expressa que a desigualdade de acessos da população pobre a bons recursos de mitigação de enchentes, ruas arborizadas e casas com bom desempenho térmico torna essa população mais suscetível aos danos causados pelo aquecimento global.

acessar um direito, como Unidades Básicas de Saúde, escolas, parques, praças. A infraestrutura urbana, por sua vez, são sistemas lineares, como ruas (circulação), tubulações de abastecimento de água potável, esgoto e escoamento pluvial, redes de energia e lógica. Essa infraestrutura urbana é que permite que chegue ao usuário final (o habitante) a água tratada, o serviço de emergência (polícia, corpo de bombeiros ou ambulância), a coleta de lixo, o transporte público.

A análise de equipamentos públicos e infraestrutura urbana pode ser realizada conceituando Fixos e Fluxos. Esses conceitos, cunhados por Milton Santos, se referem aos objetos geográficos que permanecem: são lugares onde ocorre a perpetuação da vida de uma sociedade, seu dia-a-dia, seu trabalho – são tangíveis no espaço e localizáveis, podem ser apontados em mapas, e têm uma função definida, servem a um propósito. Alguns exemplos são: as casas, hospitais, praças, armazéns, plantações, fábricas, mas também podem ser a infraestrutura viária ou ferroviária (ruas, avenidas, estradas, viadutos, pontes e túneis), ou a rede elétrica, telefônica ou de saneamento básico, mesmo que estes conduzam fluxos – de veículos, pessoas, energia ou informação. Os fluxos, por sua vez, são os movimentos entre os fixos. O trânsito é o fluxo viário da cidade, a água é o fluxo dentro das tubulações, as mensagens são o fluxo na rede de telefonia, e os fluxos interagem com os fixos, influenciando um ao outro em uma relação dialética. A construção de um novo fixo em uma cidade cria um fluxo ao seu redor, que é necessário para que este fixo se mantenha funcionando (Barros, 2020).

Barros (2020) classifica fixos e fluxos, de forma a sistematizá-los dentro do sistema espacial. A classe “fixos condutores” inclui a rede viária (ruas, viadutos, avenidas, estradas), rede de fiação (redes de energia elétrica, telefonia, *internet*) e de dutos (saneamento básico, coleta de águas pluviais), bem como alguns objetos de infraestrutura (postes, sinais de trânsito, placas de aviso); esta classe apresenta dupla função: intermedia “fluxos continentes”, e conduz os fluxos. A classe “fixos continentes” são os grandes fixos, ambientes bem estruturados, que podem também ser chamados de “fixos estruturais”, devido a função que ocupam socialmente; estes fixos incluem prédios e terrenos institucionais, firmas, e também o meio ecológico (como parques e jardins). As firmas podem ser agrupadas em: Unidades de Produção (fábricas e fazendas); Unidades de Circulação (mercados e lojas); Unidades de Consumo (restaurantes, cinemas, teatros); Unidades de Apoio (escolas, hospitais, serviços); e Unidades de Gestão de Fluxos (bancos, usinas e transportadoras). Por

sua vez, os fluxos são classificados em “fluxos materiais” (que conduzem mercadorias e correspondências); “fluxos imateriais” (mensagens digitais, capitais, ações); e “fluxos energéticos” (fluidos, eletricidade, mídia).

A avaliação sobre o Direito à Cidade, de acordo com Arregui (2018), é afetada pela gestão e políticas públicas, já que, no Brasil, a Constituição Federal de 1988 garante à população todos os aspectos de cidadania levantados no Direito à Cidade. Declara o Art. 6º da Constituição Federativa do Brasil:

Art. 6º: São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.
(Brasil, 1988)

Embora o artigo 6º da Constituição Federal institua diversos direitos, com o avanço do neoliberalismo sobre política estatal a partir da década de 1990, não existem mais “sujeitos de direito, mas consumidores e pequenos empreendedores”, e “Saúde, educação, moradia, firmadas como mercadoria, apesar de constar como direitos sociais, podem e devem ser alcançadas pela via do mercado, sem interferência do Estado” (Arregui, 2018). A autora cria uma matriz de análise para avaliar moradia adequada, relacionando aspectos como segurança da posse, disponibilidade de serviços, infraestrutura e equipamentos públicos, custo acessível, habitabilidade, não discriminação e priorização de grupos vulneráveis e localização adequada. Após a análise da dimensão moradia, a autora traz os pressupostos da rede cidade e moradia, a partir de uma matriz de avaliação. Sua matriz de avaliação é dividida nas seguintes colunas: pressupostos, dimensão, indicador/variável, parâmetro e fonte. Para o presente trabalho, a matriz será usada parcialmente, nos pressupostos e dimensões indicados no Quadro 1.

Lefebvre também tratou de outras categorias que ajudam a compreender a cidade a partir da perspectiva de Direito à Cidade. Ao categorizar, por exemplo, “habitar” e “habitat”, ele explica que o *habitat* é a redução do *habitar*, no modo de produção capitalista, quando as relações humanas se reduzem a produção e reprodução social. Quando o modo de produção capitalista passa a ditar a forma que o urbano é produzido, a arquitetura cai na ideologia das funções, com estruturas empobrecidas, homogêneas e formas congeladas (Lefebvre, 2008). Dessa forma, o *habitat* é o local onde há a redução das relações humanas que servem apenas para a reprodução do modo de produção.

Quadro 1: Matriz de avaliação construída na rede Cidades e Moradia (adaptada)

Pressupostos	Dimensão	Indicador/Variável	Parâmetro	Fonte
Direito à Cidade e Inserção Urbana	Infraestrutura urbana	Iluminação pública; Pavimentação; Calçada; Meio-fio/guia; Bueiro/boca de lobo; Logradouro; Rampa para cadeirantes.	Disponibilidade	Análise do contexto; Questionário.
	Serviços essenciais urbanos	Atendimento de água por rede oficial; Atendimento via rede de esgoto; Atendimento de energia elétrica via rede oficial; Atendimento de coleta de lixo.	Disponibilidade; Custo da cidade formal; Tarifa social.	Análise do contexto; Questionário e rodas de conversa
	Serviços urbanos e sociais	Transporte coletivo; telefonia pública; Correio; Policiamento; Praças e áreas verdes. Acesso à serviços básicos de saúde, educação, assistência social e à segurança.	Disponibilidade; Proximidade; Aproximação. Proximidade; Acesso; Qualidade.	Questionário Questionário e rodas de conversa

Fonte: ARREGUI, 2018; adaptada pela autora.

Para discutir o método lefebvriano, é necessário estabelecer a limitação da racionalidade científica, que a coloca em um “campo cego”, que não vê o que é virtualidade (o urbano). As ciências parcelares focam no campo industrial, e têm para si que a cidade é uma expressão da industrialização, e seus problemas devem ser resolvidos dando ordem ao caos, a partir do olhar vigilante do Estado. O campo cego aponta para uma nova perspectiva que tira de cena a lógica da produção e do trabalho, e foca na reprodução e aproveitamento, colocando uma nova camada sobre as anteriores (agrária e industrial). Avançar a análise permite buscar compreender, pela razão dialética, as contradições da realidade urbana, enquanto se faz necessário pensar em mediações. Lefebvre expõe seus pensamentos sobre a realidade de forma trinitária: são três elementos em interação e negação (como forma, função e estrutura; vivido, concebido e percebido; agrário, industrial e urbano). A cidade é uma mediação espaço-tempo entre níveis de poder, influência e existência (Araújo, 2012).

Uma das formas de alcançar o Direito à Cidade é garantindo a mobilidade urbana. De acordo com a Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, considera-se mobilidade urbana: “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, e

acessibilidade: “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos desejados”. Já o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana “é o conjunto de modos de transporte, serviços e infraestruturas que garante o deslocamento de pessoas e cargas no território” (Brasil, 2012).

O histórico da mobilidade urbana no Brasil é marcado por políticas influenciadas pela indústria automotiva. Com a expansão urbana, a população nas cidades precisava se locomover regularmente, trazendo à tona a necessidade do transporte público urbano. A existência de bairros setorizados, cada um com sua função, bem como a segregação socioespacial, que colocava populações mais vulneráveis em bairros afastados do centro ou em áreas com riscos ambientais, fez com que o transporte coletivo se tornasse fundamental na produção e reprodução das cidades à época e até hoje (Vasconcellos, 2014; Rodrigues, 2016).

O modal ferroviário acabou sendo substituído década a década pelo modal rodoviário, fazendo com que este segundo se tornasse predominante no país, tanto em transporte de pessoas quanto no transporte de cargas. O transporte por meio de automóveis particulares foi incentivado por várias medidas, relacionadas ao apoio do governo à indústria automobilística, facilitação na compra de automóveis e criação da infraestrutura urbana necessária para seu uso, além de medidas indiretas que fortaleceram esse tipo de transporte acima do transporte coletivo urbano. (Vasconcellos, 2014).

Dessa forma, a mobilidade urbana torna o acesso aos equipamentos públicos urbanos e comunitários facilitada, mas demonstra também que há desigualdade no próprio acesso à cidade, já que o tempo médio de deslocamento em um carro particular (ou de aplicativo), é várias vezes menor do que o tempo de deslocamento por meio do transporte coletivo urbano, que tem, ainda, certos inconvenientes (como a espera, o deslocamento ao ponto de ônibus, e, dele, para o lugar onde se deseja ir, o desconforto do modal – ir em pé, ou em ônibus ou vagões lotados), enquanto que o transporte particular ou por aplicativo, mesmo gerando mais poluição e ocupando mais espaço, por exemplo, é mais conveniente à quem tem condições de pagar por ele (Vasconcellos, 2014; Rodrigues, 2016).

1.2. LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

A base da legislação urbanística brasileira está instituída na Constituição Federal (Brasil, 1988), no Capítulo II – Da Política Urbana, no art. 182, que discorre sobre a política de desenvolvimento urbano (que deve ser executada pelo poder público municipal através do Plano Diretor Participativo), sobre a função social da propriedade urbana e sobre desapropriação de imóveis urbanos; e no art. 183, que discorre sobre a constitucionalidade da usucapião. Estes artigos são regulamentados pela lei 10.257 de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade.

O Estatuto da Cidade (Brasil, 2001) “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”. O art. 2º discorre sobre as diretrizes gerais da Lei, sendo que para este trabalho, as diretrizes que mais dialogam com o tema são:

I – Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

[...]

III – Cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – Planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – Oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI – Ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) A utilização inadequada dos imóveis urbanos;

[...]

d) A instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão de infraestrutura correspondente.

e) A retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

[...]

IX – Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

[...]

(Brasil, 2001)

O Estatuto da Cidade estabelece critérios que permitem promover o desenvolvimento urbano de forma justa, trazendo consigo parâmetros que buscam garantir o Direito à Cidade, estabelecer responsabilidades entre entes públicos e privados que modificam o espaço urbano, tratar da ordenação do espaço urbano de

forma a garantir direitos aos cidadãos, como acesso a equipamentos públicos e infraestrutura, e a dividir bônus e ônus decorrente dos empreendimentos entre o poder público e o agente privado responsável, de modo a não gerar danos ao erário, por exemplo. O Estatuto da Cidade veio a partir de uma demanda por reforma urbana, e tem em seu texto mecanismos para garantir a função social da propriedade urbana, como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo, ou desapropriação do imóvel para fins sociais (Bazzoli, 2022).

O Estatuto da Cidade, em seu Capítulo III – Do Plano Diretor, estabelece que o Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, que é parte do planejamento municipal, e, portanto, o plano plurianual, diretrizes orçamentárias e orçamento anual devem incorporar as diretrizes e prioridades contidas nele; que deve ser revisto a cada 10 anos; que para ser desenvolvido devem ser feitas audiências públicas e debates com participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade; e que deve ser um documento público, cujo acesso deve ser permitido a qualquer interessado nos documentos e informações produzidos durante sua elaboração (Brasil, 2001).

O PDM é obrigatório para municípios com mais de 20.000 habitantes, que integrem regiões metropolitanas, áreas de interesse turístico, cidades com empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental, de âmbito regional ou nacional, ou áreas incluídas no cadastro nacional de municípios com áreas suscetíveis à deslizamentos, inundações ou processos geológicos e hidrológicos correlatos. O Estatuto da Cidade estabelece também os requisitos mínimos que devem estar contidos no Plano Diretor, definidos no Art. 42 (Brasil, 2001).

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é considerado um instrumento contemporâneo por sua característica ambiental, que leva em conta as consequências de um empreendimento dentro do espaço urbano. Ele abrange a dimensão participativa na gestão das cidades, com consultas públicas sobre empreendimentos que podem afetar a comunidade, responsabilizando o ente privado pelas modificações e consequências dentro do espaço urbano (Bazzoli, 2022).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi instituído pela Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012 e é uma política de desenvolvimento urbano derivado do Art. 182 da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade (2001). Seu objetivo é descrito no Art. 2º, a seguir:

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.
(Brasil, 2012).

A PNMU define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU) como “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município”. Os modos de transporte urbano são divididos em motorizados e não motorizados, e os serviços de transporte são classificados quanto ao objeto (passageiros ou cargas), à característica do serviço (coletivo ou individual) e à natureza do serviço (público ou privado). O PNMU também faz a definição de infraestruturas de mobilidade urbana, sendo elas: vias e demais logradouros públicos (inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias); estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; e instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações (Brasil, 2012).

A PNMU define Mobilidade Urbana como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Os princípios que regem a PNMU estão dispostos na Seção II – Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Art. 5º, Art. 6º e Art. 7º, sendo que os princípios, diretrizes e objetivos mais relevantes a serem citados neste trabalho estão dispostos a seguir:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I – Acessibilidade universal;

II – Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III – Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV – Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V – Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

[...]

VIII – Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

e

IX – Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I – Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II – Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III – Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- [...]
- Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:
 - I – Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
 - II – Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
 - III – Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
 - [...]
- (Brasil, 2012).

A PNMU instrumentaliza o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) no Art. 24, o qual deve contemplar os princípios, objetivos e diretrizes da Lei, sendo que outros pontos que devem ser contemplados pelo PMU devem ser os serviços de transporte público coletivo; circulação viárias; infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana (SMU), como ciclovias e ciclofaixas; acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; integração entre modos de transporte público e transporte privado e não motorizado; mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana, entre outros. Os municípios que devem elaborar e aprovar um PMU são aqueles com mais de 20.000 habitantes, e/ou integrantes de regiões metropolitanas, e/ou integrantes de áreas com interesse turístico, e este PMU deve ser compatibilizado com o Plano Diretor do município, priorizando modais de transporte não motorizados e no planejamento da infraestrutura urbana destinada a deslocamentos a pé e por bicicleta (Brasil, 2012).

1.2.1. Legislação Urbanística em Ponta Grossa

O Plano Diretor Municipal (PDM) vigente em Ponta Grossa foi revisado pela Lei nº 14.305 de 22 de julho de 2022, cuja revisão foi iniciada em 2018, quando a Equipe Técnica de Apoio para sua revisão foi composta. Em 2019, o Caderno Síntese foi entregue pela empresa Urbtec ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN). Este caderno síntese possui uma contextualização do município, e foi dividido em 4 fases, sendo elas: Plano de Trabalho e Cronograma; Análise Temática Integrada; Diretrizes e Propostas; e Plano de Ações e Investimentos e Institucionalização do PDM. Ao mesmo tempo, foi elaborada a revisão do Plano de

Mobilidade Urbana do município, também subdividida em fases, como foi feito na revisão do PDM, que resultou na Lei nº 14.311 de 27 de julho de 2022.

Desta revisão, derivaram leis municipais que dispõem de diretrizes para o ordenamento territorial urbano do município. São elas:

- a) Lei nº 14.468 de 01 de dezembro de 2022 que dispõe sobre o parcelamento e ocupação do solo do município de Ponta Grossa;
- b) Lei nº 14.482 de 20 de dezembro de 2022 que dispõe sobre o Uso e Ocupação no Município de Ponta Grossa;
- c) Lei nº 15.785 de 22 de dezembro de 2025 institui o Código de Obras e de Edificações do Município de Ponta Grossa;
- d) Lei nº 14.523 de 21 de dezembro de 2022 aprova o Código de Posturas do Município de Ponta Grossa;
- e) Lei nº 14.524 de 21 de dezembro de 2022 que aprova o Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios do município de Ponta Grossa;
- f) Lei nº 14.525 de 21 de dezembro de 2022 que dispõe sobre o Direito a Preempção instituído pelo Plano Diretor de Ponta Grossa;
- g) Lei nº 14.526 de 23 de dezembro de 2022 que dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Ponta Grossa, e dá outras providências;
- h) Lei nº 14.532 de 23 de dezembro de 2022 que aprova a Organização territorial do Município de Ponta Grossa;
- i) Lei nº 14.533 de 23 de dezembro de 2022 que dispõe sobre a transferência de potencial construtivo adicional, por meio da outorga onerosa e a transferência do direito de construir instituídos pelo Plano Diretor do Município de Ponta Grossa.

A Lei nº 14.468/2022, que é lei de parcelamento e ocupação do solo, tem importância por regulamentar tamanho mínimo de terreno ao parcelar glebas urbanas, dispor sobre dimensões para novas ruas, calçadas, espaços de preservação, entre outras disposições dentro deste aspecto. A alteração em sua redação dada pela Lei 15.534/2025, na seção I, Art. 9º, § 9º, traz o seguinte:

§ 9º As áreas de uso comum destinadas a equipamentos comunitários serão alocadas conforme estabelecido previamente pelo IPLAN, ou órgão de planejamento que venha a sucedê-lo, a partir dos raios de abrangência de cada tipo de equipamento, da verificação da possibilidade de atendimento da nova demanda por equipamentos comunitários existentes, da verificação da possibilidade de ampliação de equipamentos comunitários existentes capazes de atender a nova demanda dentro dos raios máximos de abrangência ou da necessidade de criação de novo equipamento

comunitário, cuja localização deve primar pela máxima eficiência em termos de abrangência, custos de implantação e formação da identidade da nova ocupação [...]
(Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 2025)

Desta maneira, a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa apresenta em uma legislação urbanística os valores de raios de abrangência para a distribuição de equipamentos públicos, que serão apresentados na seção 1.2 deste capítulo.

A Lei nº 14.482/2022, que dispõe sobre o uso e ocupação do solo em Ponta Grossa, possui importância na análise proposta no trabalho pois é a Lei que define o Zoneamento Urbano, bem como os parâmetros de Coeficiente de Aproveitamento, Taxa de Ocupação, Taxa de Permeabilidade, bem como recuos obrigatórios atividades relativas ao uso, que são aspectos que serão discutidos no Capítulo 2, além de fazer definições importantes, como quais atividades podem ser realizadas e a definição de equipamentos comunitários e equipamentos urbanos:

Art. 3º [...]

§ 3º Das atividades, quanto ao tipo de uso:

- I - Residencial: atividade destinada à habitação permanente;
- II - Comercial: atividade pela qual fica caracterizada uma relação de troca, visando lucro e estabelecendo-se a circulação de mercadorias;
- III - Serviços: atividade remunerada ou não, pela qual fica caracterizado o préstimo de mão-de-obra ou assistência de ordem técnica, intelectual ou espiritual;
- IV - Industrial: atividade na qual se verifica a transformação de matéria-prima em bens de produção ou de consumo.

§ 4º Dos termos gerais:

[...]

- V - Equipamento comunitário: equipamento público de educação, cultura, saúde, lazer, segurança e assistência social;
- VI - Equipamento urbano: equipamento público de abastecimento de água, esgoto, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado;

[...]

(Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 2022)

A Lei nº 14.526 de 23 de dezembro de 2022 dispõe sobre o sistema viário do município de Ponta Grossa, e dá outras providências. Na lei, são feitas definições de termos importantes na aplicação da lei, tamanhos mínimos dos elementos do sistema viário urbano e rural, quais são as vias eixo na hierarquia viária, características das vias arteriais e coletoras, entre outras disposições.

A Lei nº 14.532 de 23 de dezembro de 2022 aprova a organização territorial do Município de Ponta Grossa, que delimita a área urbana do município de Ponta Grossa, dividida em Sede do Município e Sede dos Distritos Administrativos, áreas urbanas isoladas e área rural. Esta Lei também faz a descrição do perímetro de cada bairro da cidade, definindo-os e delimitando-os nos anexos V e VI.

1.3. DISTRIBUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

Conforme visto anteriormente na matriz de avaliação, o pressuposto analisado neste trabalho é do Direito à Cidade, através da inserção urbana, considerando a infraestrutura urbana e os serviços essenciais urbanos e sociais. A fonte de análise, de acordo com a matriz de avaliação, é por meio de questionários, mas, neste trabalho, a análise será feita com base nos dados de distribuição de equipamentos públicos. Para fazer esta análise, uma das métricas adotadas é o Raio de Abrangência, utilizado em muitos diagnósticos do tecido urbano. Uma das vantagens dessa métrica é a possibilidade de sua utilização em diferentes lugares, já que consiste apenas no lançamento de uma circunferência com raio igual a distância mais longa a ser percorrida pelo morador para acessar tal equipamento. Mesmo sendo uma métrica amplamente adotada, não há uma coesão nos valores usados por diferentes autores. Dessa forma, foram consultados quatro autores diferentes, que utilizam essa métrica para seus trabalhos.

O primeiro autor é Pitts, que escreveu o livro *“Planning and Design Strategies for Sustainability and Profit”*, sem tradução para o português, onde no capítulo 4 versa sobre urbanismo e políticas públicas, com a produção de uma figura ilustrativa sobre raios de abrangência ideal e recomendado para diferentes equipamentos públicos urbanos e alguns equipamentos privados. O Quadro 2 traz os dados de Pitts traduzidos pela autora para consulta.

A segunda autora consultada foi Romanini, pesquisadora que analisou uma cidade brasileira e trouxe dados de raio de abrangência, entre outras informações a serem consideradas para implantação de equipamentos públicos comunitários. A autora usa como base de análise a cidade polinucleada, que indica o raio e a área média para determinadas porções do espaço urbano, como Unidade Residencial, Bairro, Setor e Centro Urbano, e que pode ser consultado no Quadro 3. Já os valores de raio de abrangência para cada equipamento público podem ser consultados no Quadro 4.

Quadro 2: Raios de Abrangência a partir de Pitts (2004).

Equipamento	Classificação	Distância Ideal	Distância Recomendada
Área de lazer	Bairro	100 m	200 m
Comércio local	Bairro	200 m	400 m
Parada de ônibus	Bairro	300 m	500 m
Correios	Bairro	400 m	600 m
<i>Playground</i> / parque pequeno	Bairro	400 m	600 m
Escola fundamental	Bairro	500 m	800 m
Espaços verdes	Bairro	500 m	800 m
Estabelecimento público	Bairro	500 m	800 m
Centros de comércio local	Bairro	500 m	800 m
Terminal de ônibus	Bairro	800 m	1.000 m
Instalações comunitárias locais	Área urbana	800 m	1.250 m
Centro de saúde	Área urbana	800 m	1.250 m
Centros de reunião / culto	Área urbana	1.000 m	1.750 m
Escola de ensino médio	Área urbana	1.000 m	1.750 m
Instalações de esportes / campo para jogos	Área urbana	1.000 m	2.000 m
Centro distrital	Área urbana	2.000 m	4.000 m
Grandes espaços comerciais	Área urbana	2.000 m	6.000 m
Grandes espaços naturais	Cidade	2.500 m	6.000 m
Espaços de arte e cultura	Cidade	2.500 m	6.000 m
Instalações de lazer / entretenimento	Cidade	2.500 m	6.000 m
Hospital	Cidade	5.000 m	7.000 m
Grandes espaços culturais	Cidade	5.000 m	7.000 m

Fonte: Pitts, 2004. Organizado pela autora.

Nota: Tradução da tabela feita pelos autores. Na classificação: “*neighbourhood*”: bairro; “*urban area*”: área urbana; “*city*”: cidade.

Quadro 3: O núcleo urbano a partir da lógica da cidade Polinucleada.

Núcleo	Número de Habitações	População (habitantes)	Raio / Área (HA)
Unidade Residencial	200 – 600	1.000 a 3.000	200 m / 12,56 ha
Unidade de Vizinhaça ou Bairro	600 a 3.000	3.000 a 15.000	800 m / 201,06 ha
Setor	-	15.000 a 60.000	-
Centro Metropolitano ou Urbano	-	Acima de 60.000	-

Fonte: Ferrari, 1977 *apud* Romanini, 2007. Organizado pela autora.

Quadro 4: Raio de Abrangência a partir de Romanini.

Equipamento	Parâmetros em função de:	Área construída	Área do Terreno	Raio de Abrangência	População
Saúde	Setor ou Bairro	≥ 200 m ² e ampliável	≥ 800 m ²	até 2.000 m	mínimo 1 a cada 20.000 habitantes
Educação (Infantil e Fundamental I)	Unidade de Vizinhança	10 a 15 m ² /criança	6 m ² /criança	-	-
	Setor ou Bairro	0,5 m ² /habitante	1.200 a 2.500 m ²	até 800 m	6% da população
Educação (Fundamental II e Médio)	Unidade de Vizinhança	47 m ² /aluno (1 pavimento)	6,4 m ² /aluno	800 m	-
	Setor ou Bairro	38 m ² /aluno (2 pavimentos)		1.600 m	20% da população
Segurança	Setor ou Bairro	-	≥ 1.000 m ²	800 m	-
Cultura/Culto	Unidade de Vizinhança	mínimo 200 m ² , ou 0,1 m ² por habitante	≥ 400 m ²	-	-
	Setor ou Bairro	1.500 a 2.000 m ² , ou 2 a 4 m ² por fiel	-	1600 m	10% da população
Lazer	Centros Culturais	400 m ² para cada 6.000 habitantes	-	-	-
	Praças	Setor ou Bairro	4,5 m ² /habitante	≤ 800 m	-
	Playground	-	2,02 ha	≤ 600 m	-
Esporte	Setor ou Bairro	4,00 ha para recreação ativa	-	800 a 2.400 m	1 ha de campo de esporte ser a uma população de 5.000 a 15.000 habitantes

Fonte: Romanini, 2007. Organizado pela autora.

A terceira fonte consultada foi o Plano Diretor Municipal de Goiânia, que, no anexo VII da Lei Complementar 349 de 04 de março de 2022, que, diferente dos autores anteriores, aponta equipamentos padronizados para o Sistema Único de Saúde, por exemplo, que facilitam a aplicação dos valores para análise de

equipamentos operados pelo Estado em todas as cidades do Brasil. Os dados obtidos por esta fonte podem ser consultados no Quadro 5.

Quadro 5: Raio de Abrangência a partir do Plano Diretor Municipal de Goiânia – 2022

(Continua)

Equipamento	Área mínima do terreno	Raio de Abrangência Máximo	Número de atendimentos	Observações:	
Educação	Escola de Educação Infantil (0-6 anos)	3.000 m²	300 m	15 a 25 alunos por sala de aula	12 salas por equipamento
	Escola de Ensino Fundamental (7-14 anos)	8.000 m²	1.500 m	1.050 alunos por equipamento	15 salas por equipamento
	Escola de Ensino Médio (adolescentes e adultos)	11.000 m²	3.000 m	1.440 alunos por equipamento / 40 a 45 alunos por sala de aula	18 salas por equipamento
	Centro de Ensino Especial	10.000 m²	1 por região administrativa	100 alunos por equipamento / 10 alunos por sala de aula	10 salas por equipamento
Saúde	Posto de Saúde	360 m²	1.000 m	1 unidade a cada 3.000 habitantes	Área urbana de baixa densidade
	Centro de Saúde	2.400 m²	5.000 m	1 unidade a cada 30.000 habitantes	Área residencial com fácil acesso a transporte coletivo
	Hospital Regional	31.000 m²	Regional	1 unidade a cada 200.000 habitantes	Deve dispor de regime de internação e urgência
	Hospital de Base	50.000 m²	Regional	1 unidade a cada 500.000 habitantes	-
Segurança	Posto de Guarda Civil Metropolitana	900 m²	2.000 m	1 unidade por região administrativa	-
	Delegacias	6.000 m²	Municipal	1 unidade a cada 50.000 100.000 habitantes	-
	Companhia Independente da Polícia Militar	20.000 m²	Municipal	1 unidade a cada 200.000 habitantes	-
	Companhia Regional de Incêndio	4.000 m²	15.000 m	1 unidade a cada 75.000 habitantes	-
	Batalhão de Incêndio	10.000 m²	Regional	1 unidade para cada 120.000 habitantes	-

Continuação

Equipamento	Área mínima do terreno	Raio de Abrangência Máximo	Número de atendimentos	Observações:	
Interesse Social	Casa Abrigo para idosos	850 m²	-	20 idosos atendidos	Mínimo 400 m² de área construída
	Casa Abrigo para Mulheres	800 m²	-	20 mulheres atendidas	Mínimo 350 m² de área construída
	Casa Abrigo para Adultos e Famílias	850 m²	-	20 pessoas atendidas	Mínimo 400 m² de área construída
	Casa de Passagem	850 m²	-	20 pessoas atendidas	Mínimo 400 m² de área construída
	Centro de Convivência	500 m²	-	50 pessoas por turno	Mínimo 200 m² de área construída
	Centro Dia	800 m²	-	20 pessoas por dia	Mínimo 380 m² de área construída
	Centro Pop	850 m²	-	Até 200 casos/mês	Mínimo 400 m² de área construída
	Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS)	650 m²	-	25 pessoas atendidas	Mínimo 250 m² de área construída
	Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) – Pequeno porte	800 m²	-	-	Mínimo 280 m² de área construída
	Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) – Médio a grande porte	3.500 m²	-	Até 1.000 famílias (intercaladas)	Mínimo 500 m² de área construída
Conselho Tutelar	360 m²	-	1 unidade a cada 100.000	Mínimo 150 m² de área construída	
Cemitério	1,2 m² por habitante	-	Capacidade inicial: 100.000 habitantes	50% da área total para sepulturas de aluguel, 20% sepulturas perpétuas e 30% para vias e equipamentos	

Conclusão					
Equipamento		Área mínima do terreno	Raio de Abrangência Máximo	Número de atendimentos	Observações:
Esporte, Lazer, Praças e Parques	Quadra Poliesportiva Comunitária	4.000 m²	400 a 600 m	-	Largura: 14 a 20 m Comprimento: 24 a 40 m Podem ser dissociados em áreas de até 600 m²
	Parques, Praças de Vizinhança	6.000 m²	600 m	1 unidade a cada 10.000 habitantes	Podem ser dissociados em áreas de até 600 m²
	Parques de Bairro	20.000 m²	2.400 m	1 unidade a cada 24.000 habitantes	Podem ser dissociados em áreas de até 6.000 m²
	Parques da Cidade	-	-	-	Sugestão: implantar próximo a corpos d'água
Outros Equipamentos	Ponto de ônibus	-	500 m	-	-
	Correios	-	700 m	-	-
	Culto	-	2.000 m	-	-
	Centro de Esportes	-	2.000 m	-	-
	Equipamentos Culturais	-	2.500 m	-	-
	Grandes Equipamentos Culturais	-	5.000 m	-	-

Fonte: Prefeitura Municipal de Goiânia, 2022. Organizado pela autora.

Nota: Anexo VII do Plano Diretor Municipal de Goiânia (2022)

A quarta fonte consultada foi a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, por meio das Leis Municipais 14.468 de 01 de dezembro de 2022 e 15.534 de 16 de julho de 2025. Na seção I – Do Parcelamento e Ocupação do Solo para fins Urbanos da Lei nº 14.468/2022, no Art. 9º, § 9º, cuja redação foi acrescida pela Lei nº 15.534/2025, há a definição do valor de raios de influência de alguns equipamentos públicos, que podem ser consultadas no Quadro 6.

É possível constatar que os autores convergem em alguns aspectos e divergem em outros. Dessa forma, sempre que o raio de abrangência for citado ao longo do trabalho, será referenciado o autor que foi utilizado para obter aquela informação, que será, em geral, o valor mais conservador de raio de abrangência do equipamento (menor raio de abrangência).

Quadro 6: Raio de Abrangência a partir de Prefeitura Municipal de Ponta Grossa.

Item	Equipamento Público	Raio de Abrangência (m)
1	Educação Infantil	500
2	Ensino Fundamental	1.000
3	Ensino Médio	1.500
4	Posto de Saúde (PSF ou PAB)	1.500
5	Lazer Infantil (playlot)	500
6	Lazer Juvenil (playground)	1.000
7	Lazer adulto (playfield)	1.000

Fonte: Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 2025. Organizado pela autora.

Neste capítulo, foi realizada a revisão bibliográfica pertinente ao desenvolvimento e discussão propostos, de forma que, a seguir, será realizada a análise quantitativa com relação ao objeto de estudo e a espacialização dos equipamentos públicos e infraestrutura urbana presentes nos espaços urbanos de análise.

CAPÍTULO 2: CARACTERIZAÇÃO QUANTITATIVA DOS SETORES

Neste capítulo, será apresentada a etapa de análise quantitativa dos setores censitários analisados. Para isso, será realizada uma descrição do Município de Ponta Grossa, com seu histórico de formação e suas principais características, e, posteriormente, a metodologia desta etapa do trabalho será descrita a seguir, e, após isso, os resultados serão apresentados e discutidos.

Ponta Grossa é um município de porte médio, com uma população de 358.371 habitantes (IBGE, 2022), e uma cidade média⁴, por sua relação de produção e circulação com relação aos municípios vizinhos e ao estado do Paraná. Sua fundação data de 1823, mas há um histórico de ocupações indígenas no território, e sempre relacionado com a circulação – no caso da fundação, principalmente acarretado pelos jesuítas e tropeiros, cujas rotas passavam pela cidade, e que foi povoada por tropeiros que ocuparam a região devido à abundância de água e pasto (Madalozzo, 2022).

A ocupação territorial de Ponta Grossa teve início no século XVIII, onde era um bairro de Castro. A passagem dos tropeiros contornava a região, passando pela antiga “Estrada do Maracanã”, próximo de onde hoje passa a Estrada do Alagados. Por ali, foi erguida a Capela Santa Bárbara, que é a edificação religiosa mais antiga ainda existente no município (Kossoski, 2021; Ipatrimônio, 2026).

Aos poucos, as missas passaram a ocorrer na chamada “Casa das Telhas”, construída por volta de 1812, na região do Jardim Carvalho, que desviou a rota dos tropeiros para próximo ao centro. Em 1823 foi elevado à condição de Freguesia, e para sua sede, foi escolhido o local no alto da colina, onde foi instalado a Catedral de Sant’Anna. A partir disso, casas de moradia e comércio foram sendo construídas ao seu entorno (Kossoski, 2021; Ipatrimônio, 2026).

Em 1855 Ponta Grossa foi elevada à condição de vila, e em 1862, de cidade. Com a chegada da Estrada de Ferro, a cidade se consolidou como um centro comercial, cultural, social e logístico. A cidade se tornou um grande entroncamento da ferrovia, ganhando destaque na região dos Campos Gerais e do Paraná. Dessa forma, o bairro centro é o início do que se compreende por Cidade de Ponta Grossa até os dias atuais, mesmo que a descrição de seu perímetro só tenha ocorrido em 2009, por

⁴ O conceito de “Cidades Médias” é estudado por diversos autores, que discutem sobre a formação e importância destas cidades no contexto urbano brasileiro. Para mais informações sobre este tema, consultar a Rede de Pesquisadores de Cidades Médias (RECIME), que agrega pesquisadores multidisciplinares na discussão sobre cidades médias brasileiras.

meio da lei municipal 9.865 de 13 de março de 2009, que delimitou 16 bairros que compunham, até então, a área urbana municipal – atualmente são 17 bairros (área urbana) e 4 distritos (área rural) (Kossoski, 2021; Ipatrimônio, 2026).

O desenvolvimento de Ponta Grossa ocorreu nos espigões do terreno, sendo que os fundos de vale, onde correm os rios e nascentes, não foram urbanizados em um primeiro momento (Madalozzo, 2022). Esses locais vêm sendo ocupados por populações de menor renda, buscando localizações próximas ao centro e aos eixos dos bairros centrais. Dessa maneira, ocupações irregulares são encontradas nessas localidades, como pode ser observado na Figura 1. A presença de favelas em áreas de preservação é uma característica clara de ocupações irregulares, e isso não é diferente para Ponta Grossa.

O perímetro urbano municipal tem sido expandido de forma expressiva desde 1940, quando existe o primeiro registro de sua área. Conforme registraram Nascimento e Matias (2011), nos dados da Tabela 1, em 1940, a área urbana era de 25,9 km²; já em 2008, a área urbana era de 199,3 km². Em 2025, a área urbana computada pela autora é de 227,16 km². Esse espraiamento urbano é resultado combinado da expansão populacional e da criação de loteamentos em áreas anteriormente rurais, como pode ser observado na Figura 2. Com a implantação e intensificação do Programa Minha Casa Minha Vida, esse fenômeno também tomou corpo, acelerando a expansão urbana da cidade.

Dessa forma, é possível observar, comparando a Figura 1 e a Figura 2, que a expansão urbana da cidade e a criação de novos loteamentos para a produção habitacional de classes de menor renda estão intrinsecamente atrelados. Ou seja, a característica de expansão urbana com tendência a periferização acontece invariavelmente, há décadas. São raros os casos onde a expansão urbana teve por objetivo a autoss segregação de classes abastadas, como é possível observar na Figura 3.

As populações residentes nestas áreas recentemente incorporadas ao perímetro urbano são econômica e socialmente vulneráveis, sendo que elas são os principais alvos dos programas de habitação. Esses programas de habitação fornecem moradia de menor custo, e com boas opções de pagamento, mas que, em geral, são realizados nas áreas mais afastadas, que tem um custo de terreno inferior, quando comparado ao centro das cidades. Como é possível observar na Figura 2, muitos loteamentos foram criados na década de 2000 a 2010. As áreas onde esses

loteamentos foram implantados não contavam com infraestrutura urbana pré-existente, que teve que ser implementada pelo poder público conforme o estabelecimento dos loteamentos (que será discutido no capítulo 2).

Tabela 1: Expansão da área urbana e crescimento relativo de Ponta Grossa, de 1940 a 2022.

Expansão da área Urbana e crescimento relativo de Ponta Grossa, de 1940 a 2022		
ANO	ÁREA (km ²)	CRESCIMENTO RELATIVO (%)
1940	25,9	
1950	22,4	-13,5
1960	50,3	124,6
1970	90,2	79,3
1980	149,3	65,5
1990	150,3	0,7
2000	200,3	33,3
2008	199,3	-0,5
2022	248,7	24,8

Fonte: Nascimento e Matias (2011); a autora, 2026. Organizado pela autora (2026).

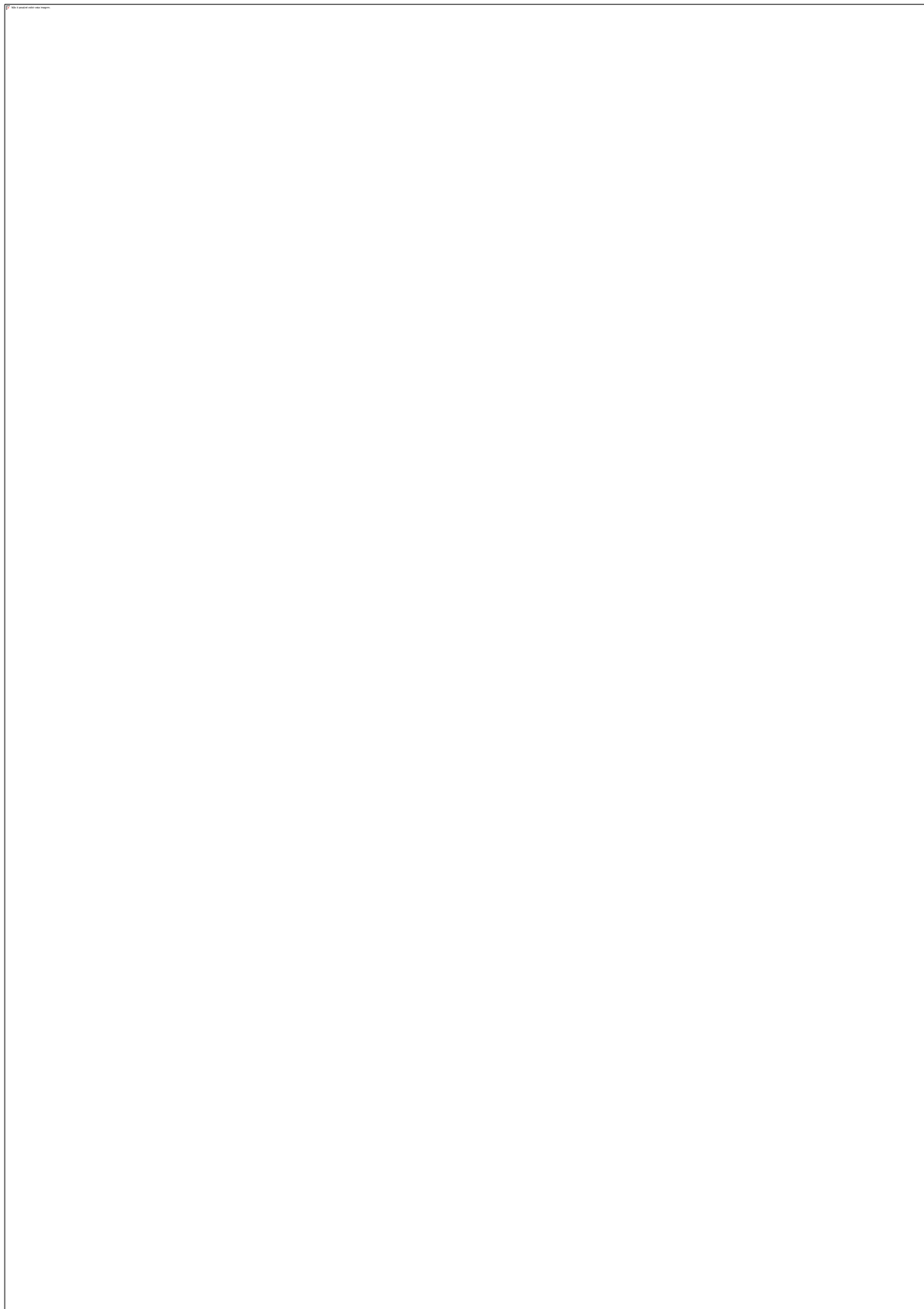
Na Figura 3, é possível observar a distribuição de renda média em cada setor censitário pelo Censo de 2010, onde a renda encontra-se concentrada nos bairros centrais e ocupados há mais tempo, enquanto bairros ocupados mais recentemente, fazendo um paralelo com a Figura 2, são espaços com renda média inferior, com poucos exemplos de bairros afastados com alta renda. A população que possui uma renda menor é, em geral, a que mais necessita dos equipamentos públicos para suprir suas necessidades de educação, saúde e lazer, enquanto populações de renda mais alta em geral utilizam serviços particulares para acessar tais direitos.

Figura 1: Loteamentos urbanos por data de implantação, localização das favelas e de áreas de preservação e hidrografia em Ponta Grossa – PR.



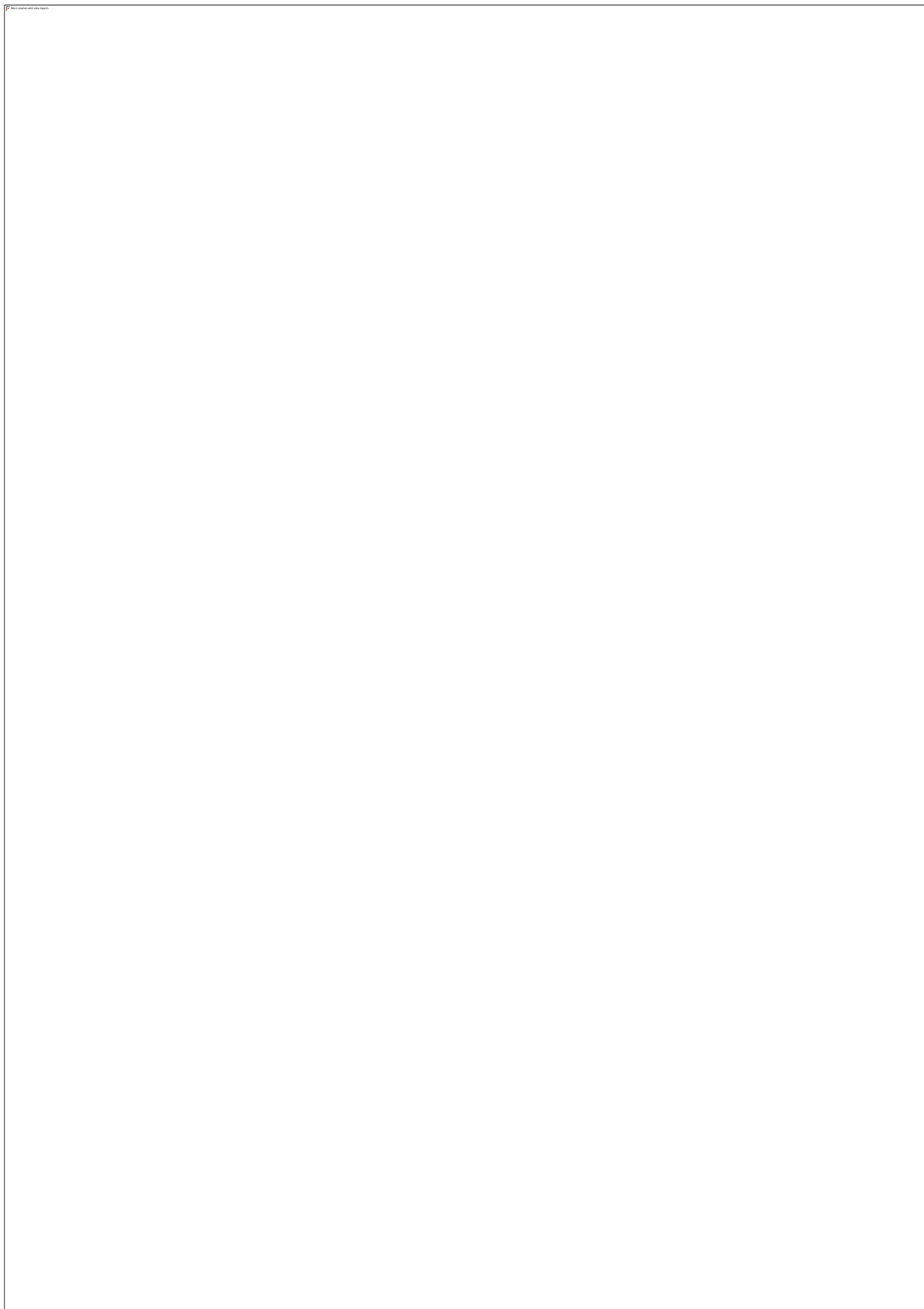
Fonte: a autora, 2026.

Figura 2: Evolução espacial do perímetro urbano e implantação de conjuntos habitacionais em Ponta Grossa.



Fonte: A autora, 2026.

Figura 3: Faixa de Renda Média por Setor Censitário (Censo de 2010)



Fonte: a autora, 2026.

Analisando alguns aspectos da formação de Ponta Grossa, é possível verificar a existência de diversas descontinuidades do espaço urbano. Em Ponta Grossa, essas descontinuidades se apresentam pela presença de rodovias e linhas de trem que cortam a área urbana, vazios e glebas urbanas, que afetam o acesso à infraestrutura urbana e aos equipamentos públicos, por se tornarem barreiras dentro do tecido urbano. A presença de condomínios fechados também pode ser considerada uma descontinuidade, já que tais condomínios possuem uma grande área cercada.

Com relação aos bairros onde estão os setores censitários analisados, o Centro é o local de fundação da cidade de Ponta Grossa, conforme visto anteriormente. Seu ponto mais alto é onde fica localizada a Catedral de N. S. de Sant'Anna, e ao seu redor casas destinadas a residência e comércio foram implantadas ao longo do tempo, consolidando a centralidade do bairro, que, atualmente, tem predominância de uso comercial, como poder ser observado na Figura 11, no tópico 6 deste capítulo.

Já o Bairro Neves, que possui esse nome em referência a um dos proprietários de terras onde o bairro se estabeleceu, fica nas proximidades do local que era usado pelos tropeiros antes do estabelecimento da cidade, que também foi ocupado por jesuítas que estabeleceram residência na localidade. Nos séculos XVIII e XIX, imigrantes russos e alemães ocuparam a região, que também recebeu a estrada de ferro na época, no mesmo traçado estabelecido anteriormente como o caminho das tropas. Atualmente, o bairro possui diversas vilas, como a 31 de março, que se destaca por sua diversidade de serviços, e que foi fundada em 1969 com o objetivo de atender à classe média. Teve uma expressiva expansão, com a criação dos núcleos habitacionais Costa Rica, Jardim Londres e Jardim Panamá, por exemplo, que foram estabelecidos diretamente influenciados por programas habitacionais, especificamente o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) (Kossoski, 2021).

A escolha dos setores censitários estudados neste trabalho passou por uma análise espacial computadorizada no *software* Quantum GIS 3.40. No *software*, um projeto foi criado, e camadas de informação vetorial georreferenciadas obtidas por meios oficiais, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, na forma do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN), o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), além do *Google*, onde foram obtidas as imagens de satélite adotadas neste trabalho foram inseridas e analisadas.

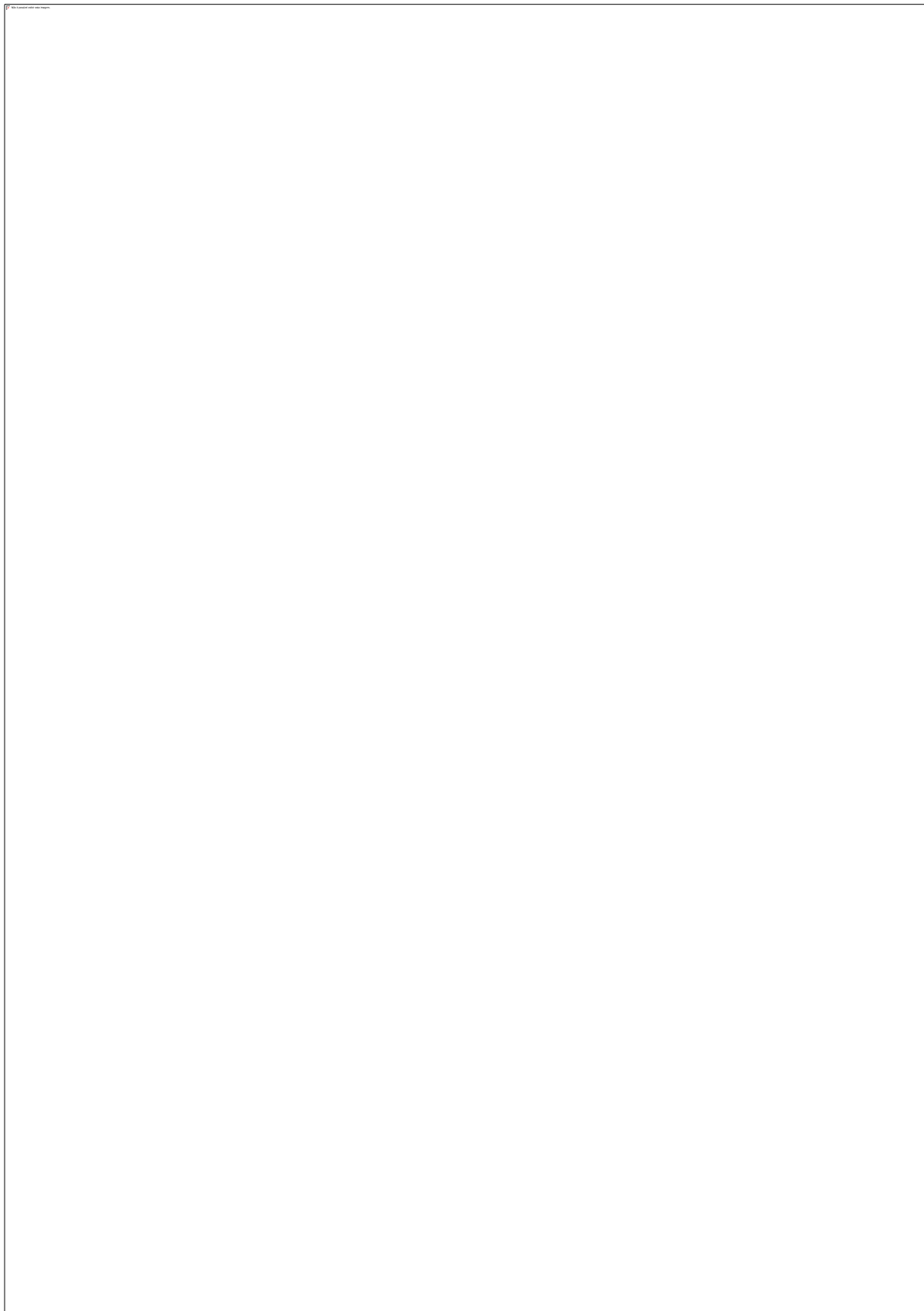
A escolha dos setores censitários como unidade territorial ocorreu devido a uma adaptação da metodologia de pesquisa proposta inicialmente, onde seriam analisados bairros inteiros da cidade, que não foi possível devido à grande dimensão dos bairros, onde características como forma de ocupação, densidade, população e renda seriam perdidos pela área extensa que cada bairro da cidade possui. Dessa forma, a área de setores censitários, que é bastante inferior, já que há uma limitação pelo IBGE de quantidade de domicílios por setor censitário, permitiu uma análise de uma área de ocupação mais uniforme, que permite revelar as contradições na ocupação da cidade.

Em uma primeira análise, foram selecionados 30 setores de interesse. Desses 30, dois setores, um deles no bairro Centro, e outro no bairro Neves, foram analisados a fim de verificar se a metodologia desenvolvida seria capaz de responder às questões levantadas e aos objetivos do trabalho. É possível observar esta análise inicial na Figura 4.

Os setores analisados foram os setores 411990505000011P – Centro e 411990505000380P – Neves. Tais setores possuem diferenças bastante características entre eles, e foram escolhidos pois o setor no bairro Centro fica no chamado “Centro Histórico” de Ponta Grossa, onde o mito de fundação da cidade conta que foi o lugar escolhido para iniciar sua ocupação, possuindo uma diversidade de uso do solo. Já o setor no bairro Neves foi escolhido, pois é predominantemente residencial, mas possui a única ligação do Jardim Lagoa Dourada, com a Rua Valério Ronchi, que, por sua vez, liga uma parte do bairro Neves, onde estão localizados o Residencial Londres, Jardim Panamá, Jardim Costa Rica e Jardim das Flores, ao restante da cidade.

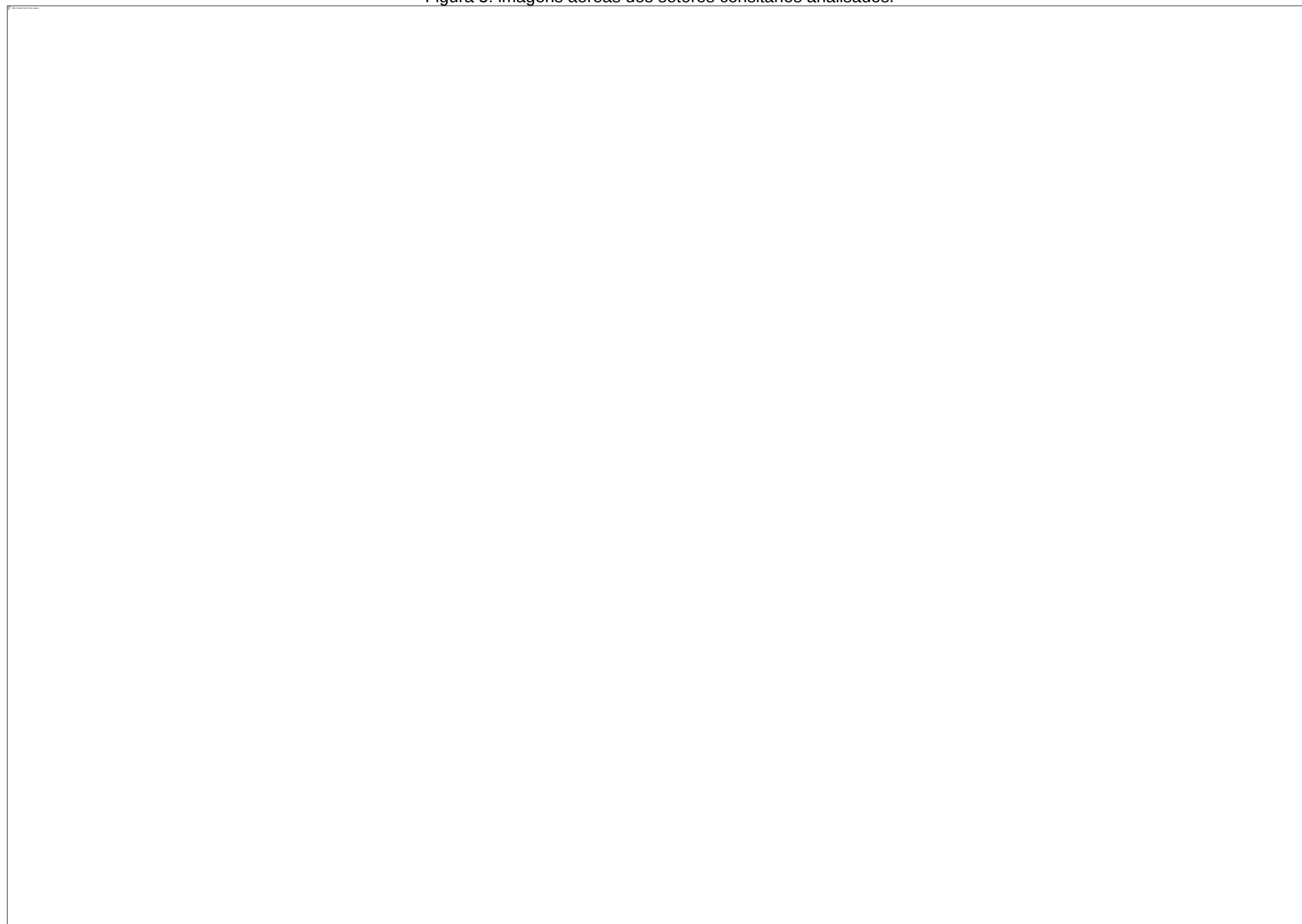
Na Figura 5 é possível observar as imagens aéreas de cada um dos setores escolhidos para a análise. No Quadro 7, são apresentadas as características de cada setor de forma quantitativa, com área, população residente, e quantidade de residências, de acordo com o Censo 2022, de onde os setores foram extraídos (IBGE, 2025).

Figura 4: Setores Censitários escolhidos em análise inicial e setores efetivamente analisados.



Fonte: a autora, 2026.

Figura 5: imagens aéreas dos setores censitários analisados.



Fonte: a autora, 2025.

Quadro 7: Caracterização dos setores censitários analisados.

Código do setor e bairro	Ponta Grossa (município)	411990505000011P (setor Centro)	4119905050000380P (setor Neves)
Total de Pessoas	358.371	204	1.185
Total de Domicílios Ocupados	127.673	103	375
Área (km ²)	2.054,73 ¹	0,0531	0,7292
Média de Moradores por domicílios ocupados	2,81	1,98	3,16
Densidade populacional (Habitantes por km ²)	174,41	3.841,81	1.625,07

Fonte: IBGE (2022); organizado pela Autora, 2026.

Nota: ¹ este valor considera a área total do município, somando área urbana e rural.

Entre as características que podem ser observadas quantitativamente, estão a diferença entre a média de moradores entre os dois setores, comparado também ao município: o setor do bairro Neves possui mais moradores por domicílio do que a média municipal, enquanto o setor do bairro Centro possui menos moradores por domicílio que a média municipal.

A densidade populacional do município é um dado deturpado, já que leva em conta não só a área urbana, mas sim toda a área municipal, fazendo com que a densidade seja bastante reduzida, quando comparada com áreas urbanas. Ainda assim, a densidade populacional no setor do bairro Neves é quase três vezes menor do que a densidade populacional no bairro Centro. Esse setor, tendo uma área maior, e sendo mais afastado do centro, possui muitas áreas desocupadas, que reduz a densidade populacional.

É um setor ocupado predominantemente por casas térreas, que faz com que haja um espalhamento da população, diferente do que acontece no setor do bairro centro, que possui uma ocupação mais verticalizada, que, em uma área menor, pode abrigar uma população maior. Como pode ser observado nas imagens aéreas, a diferença de ocupação em cada um dos setores é notável, sendo que o setor Centro é densamente urbanizado, enquanto o setor Neves possui muitas áreas verdes em seu entorno, e áreas não ocupadas dentro das quadras.

Essas informações permitem iniciar a compreensão da conformação socioespacial de ambos os setores censitários, que possuem diferenças notáveis em suas formas de ocupação. No capítulo 3, esses setores serão analisados

qualitativamente, e uma visão geral será estabelecida para realizar considerações finais sobre os resultados deste trabalho.

Sobre os equipamentos públicos, neste capítulo serão apresentados mapas comparativos entre os dois setores de localização e abrangência de equipamentos públicos comunitários. Estes mapas foram produzidos visando observar as diferenças de presença de tais equipamentos em cada um dos dois setores analisados, apresentados juntos para que a comparação possa ser feita de forma mais eficaz.

2.1. EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

No Brasil, a lei nº 8.080 de 19 de setembro de 1990 dispõe sobre as condições para promoção, proteção e recuperação da saúde, e a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes. O Sistema Único de Saúde (SUS) conta com as Redes de Atenção à Saúde (RAS), que são os trajetos percorridos para acesso a diferentes pontos do serviço de saúde. Este percurso começa na atenção básica, através de Unidades Básicas de Saúde (UBS), passando para atenção secundária com Unidades de Pronto Atendimento (UPA), por fim chegando aos Hospitais, onde acontece o aumento da complexidade do atendimento. As UBS têm ação local, e possuem uma área de atendimento, chamada regionalização, onde as ações são realizadas para determinada comunidade.

Ainda assim, a métrica do raio de abrangência foi aplicada para verificar a distância máxima, comparando com a regionalização das unidades em Ponta Grossa. O valor de raio de abrangência no mapa é referenciado por Pitts (2004) e pela Prefeitura Municipal de Goiânia (2022) em seu Plano Diretor Municipal. O valor da Prefeitura Municipal de Goiânia é mais próximo à realidade brasileira, já que usa terminações típicas do Sistema Único de Saúde, que facilita na comparação de porte de equipamentos. Mas Ponta Grossa adota uma outra nomenclatura para algumas unidades de saúde chamada “Superpostos”, que não tem referência na literatura consultada, e, por isso, não foi computada com o raio de abrangência.

Como é possível observar na Figura 6, o setor presente no Centro possui acesso a hospitais e Unidades de Pronto Atendimento (UPAs) facilitado por sua localização. Com relação a Unidades Básicas de Saúde, ele está presente na área de abrangência informada pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa para a Unidade Antônio Russo, no bairro Órfãs, que é distante quase 2km do setor analisado,

enquanto a UBS que atenderia o setor, considerando o raio de abrangência de 1.000 m seria a Unidade Sady de Macedo Silveira.

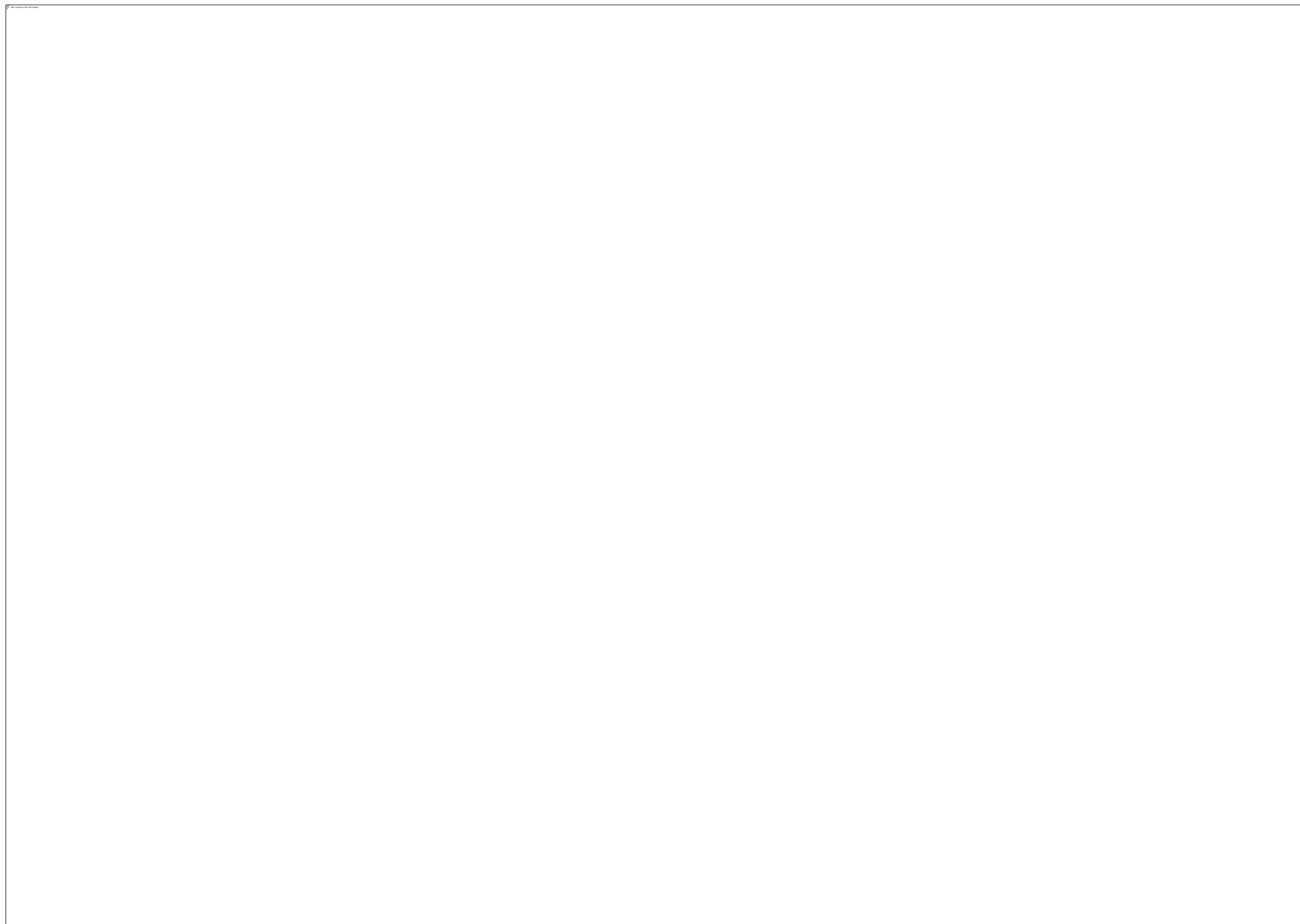
Enquanto isso, o setor presente no bairro Neves possui em seu perímetro a regionalização de duas unidades de saúde: Santo Domingo Zampier e Luiz Conrado Mansani. A unidade de saúde João de Deus Flores de Paula não possui regionalização, mas é uma unidade que tangencia o setor censitário do bairro Neves. Enquanto isso, a unidade Antero Machado de Mello, a partir do raio de abrangência, atende ao setor, mas, ao analisar a presença de descontinuidades do espaço, esse atendimento se mostra inviável. A unidade Santo Domingo Zampier abrange o setor censitário parcialmente a partir do raio de abrangência, e parcialmente com relação à regionalização das UBS.

A distância máxima elencada pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa é de 1.500 m, que melhoraria o aspecto da distribuição de unidades básicas de saúde nos setores analisados. Ainda assim, a unidade que atende ao setor centro não teria mudança significativa na abrangência com o aumento do raio de abrangência. Desta maneira, a diferença de acesso à saúde pública entre o setor censitário localizado no Centro e no Neves é notável pela diferença de acesso a serviços complexos e distância de acesso às unidades de saúde.

Com relação ao acesso à equipamentos de saúde de maior complexidade, é importante pontuar que, em casos de urgência e emergência, existem os serviços de Serviço de Atendimento Médico de Urgência (SAMU) e o Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência (SIATE), que atendem e fazem o transporte para estes equipamentos, sendo que, para que estes serviços atendam os usuários, é necessário que haja uma acessibilidade por meio de vias em boas condições.

Pela perspectiva do Direito à Cidade, usando a métrica do raio de abrangência e analisando os elementos físicos no espaço, há uma dificuldade no acesso da população residente no setor do bairro Neves com relação à saúde básica, e essa dificuldade também é presente ao analisar a distribuição de equipamentos de saúde de maior complexidade

Figura 6: Localização de UBSs, UPAs e Hospitais nos setores censitários analisados.



Fonte: a autora, 2026.

2.2. EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO

Quanto aos equipamentos de educação, os dados da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa os dividem em “Municipais”, que, via de regra, são escolas de ensino infantil, ou Centros Municipais de Educação Infantil (CMEIs) e escolas de ensino fundamental I; “Estaduais”, que são escolas de ensino fundamental II, escolas de ensino médio e, no caso de Ponta Grossa, a Universidade Estadual de Ponta Grossa, que possui dois Campi na cidade; e “Particulares”, que são escolas de diversos níveis, desde a educação infantil ao ensino superior, em instituições privadas de ensino.

Para escolas municipais, Pitts (2004) e Romanini (2007) recomendam um valor de raio de abrangência de 800m, enquanto a Prefeitura de Goiânia subdivide as escolas, aqui categorizadas como “municipais”, em escolas de educação infantil (0-6 anos), cujo raio de abrangência recomendado é de 300m, e escolas de ensino fundamental (7-14 anos), cujo raio de abrangência recomendado é de 1.500m. Dessa forma, o valor de raio de abrangência adotado para a análise foi de 800 m. Para escolas estaduais, ou de ensino médio, Pitts (2004) estabelece um raio entre 1.000 e 1.750m; Romanini (2007) adota para escolas de ensino fundamental II e ensino médio um valor de raio de abrangência de 800 m, e a Prefeitura de Goiânia (2022) coloca um raio de abrangência máximo de 3.000m. Desta maneira, foi usado o valor de raio de abrangência de 1.500 m, que é uma média aproximada dos quatro valores postulados pelos referenciais teóricos. Para escolas particulares, não foi considerado raio de abrangência, já que este trabalho se ateve a equipamentos públicos, além de que o acesso às escolas particulares na cidade se dá principalmente por meio de automóveis individuais.

Em Ponta Grossa, o valor de raio de abrangência para escolas de educação infantil é de 500 m, para escolas de ensino fundamental é de 1.000 m e para escolas de ensino médio é de 1.500 m. Desta maneira, conforme explicado acima, as escolas de ensino infantil e ensino fundamental não estão distinguidas no cartograma, portando uma média dos valores de raio de abrangência para analisar a distribuição é plausível, e os valores adotados fazem jus aos valores postos pela legislação urbanística de Ponta Grossa.

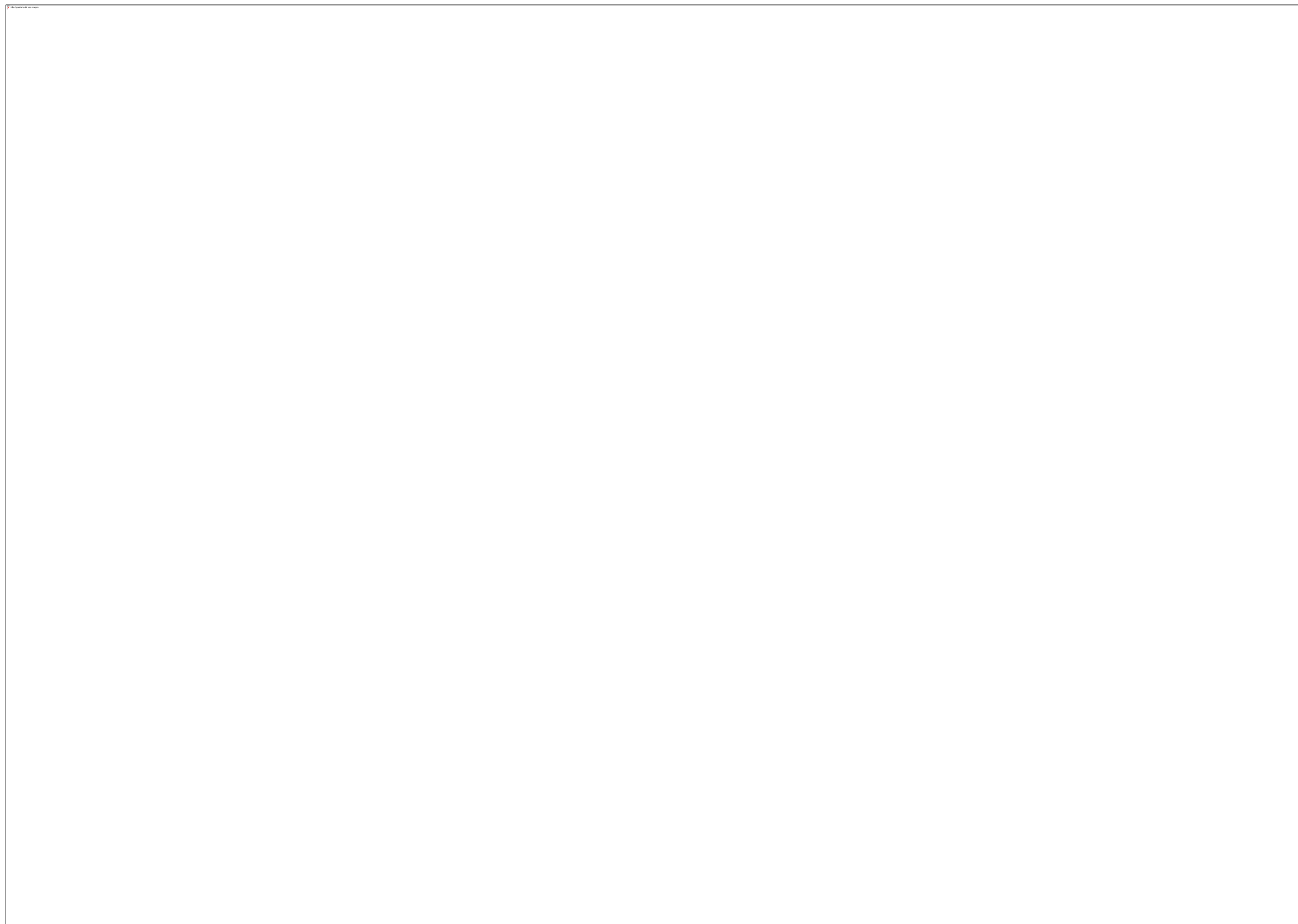
É possível observar na Figura 7 que no setor do bairro Neves não existe a presença de escolas municipais, estaduais ou particulares dentro do setor, mas nas proximidades há a presença de escolas municipais e estaduais. Considerando o raio

de abrangência, o setor é parcialmente atendido por escolas municipais, e plenamente atendido por escola estadual. Considerando as descontinuidades do espaço urbano ao redor do setor – linhas férreas e áreas de preservação permanente – pode haver dificuldade no acesso a estes equipamentos.

Já no bairro Centro, a partir da métrica do raio de abrangência, o setor é completamente atendido por ensino Municipal, Estadual e Particular. Isso demonstra que há maior acesso à equipamentos de educação no bairro Centro, mostrando uma desigualdade de acesso entre os dois setores de análise. No setor localizado no bairro Neves, pode haver a necessidade de uso do transporte coletivo para acessar os equipamentos de educação, enquanto no bairro centro isso é facilmente feito a pé. Ainda, não há uma regionalização de escolas definida, portanto, o acesso aos equipamentos de educação é pré-definido pelo endereço, mas não há obrigatoriedade de acesso ao equipamento mais próximo da residência, podendo o usuário deste equipamento acessar escolas afastadas de seu próprio endereço.

Na perspectiva do Direito à Cidade, o setor localizado no bairro Neves, pela métrica do raio de abrangência, possui atendimento de uma escola de ensino médio, mas o atendimento de escolas de ensino fundamental é parcial. Ainda assim, após analisar os elementos que compõe o espaço ao redor do setor, a escola de ensino médio que, pelo raio de abrangência, atende ao setor, possui barreiras que dificultam o acesso, como a linha férrea, a APP Rio Verde e a própria malha viária, dificultando o acesso.

Figura 7: Localização de Escolas de Ensino Infantil e fundamental I (Municipais), fundamental II e médio (Estaduais) e seus raios de abrangência, e particulares nos setores censitários analisados.



Fonte: a autora, 2025.

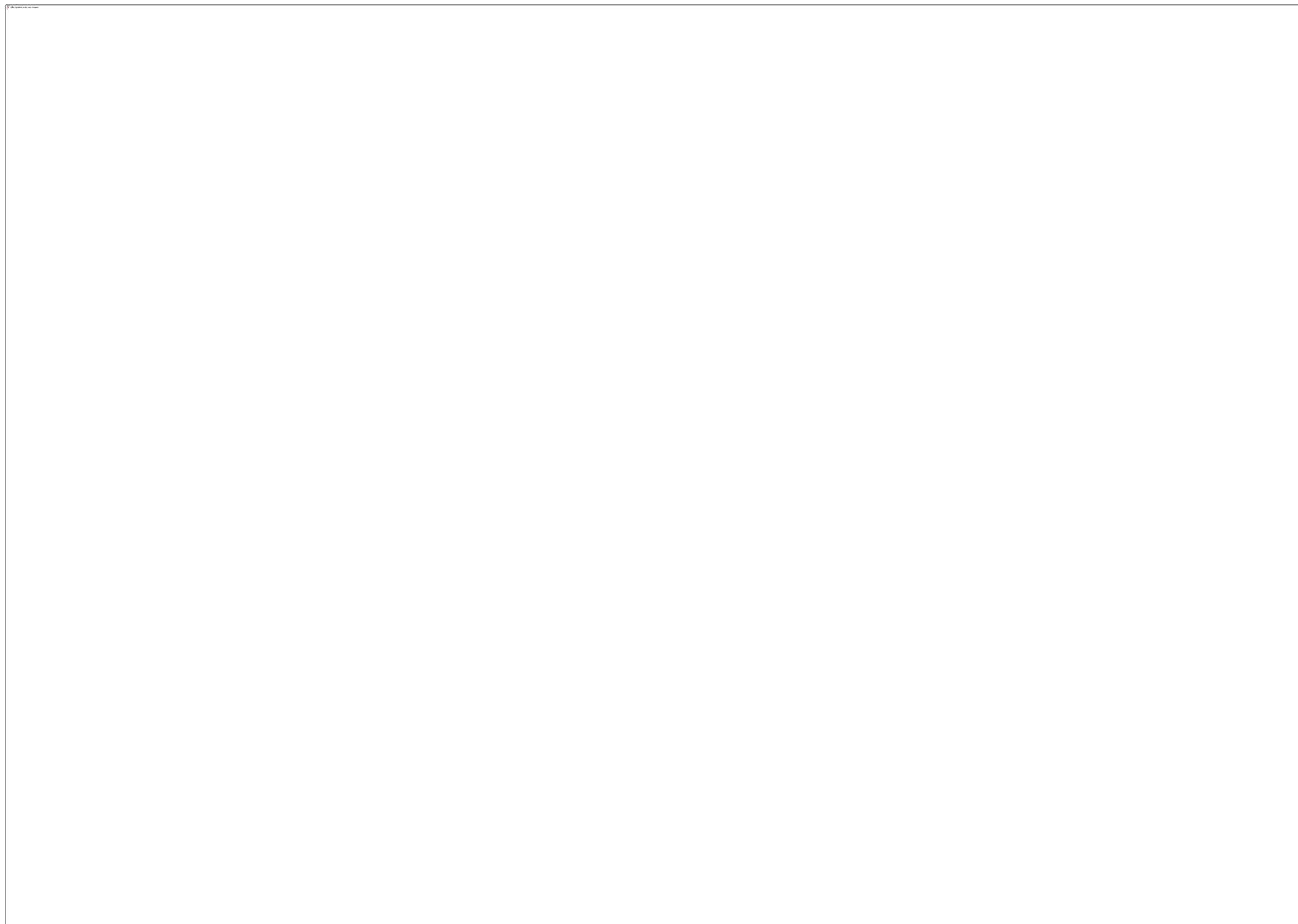
2.3. CENTROS DE REFERÊNCIA DE ASSISTÊNCIA SOCIAL (CRAS)

Os Centros de Referência de Assistência Social (CRAS) não tem um valor de raio de abrangência definido pela literatura consultada. Esses equipamentos são alocados em lugares estratégicos para o acesso de populações vulneráveis que utilizam o serviço e, em Ponta Grossa, há uma setorização para os 11 CRAS que prestam serviço.

No setor censitário do bairro Centro, a regionalização mostra que a unidade de atendimento é o CRAS Coronel Claudio, que está localizado no bairro de Uvaranas. É importante ressaltar que, pelo perfil socioeconômico do bairro Centro, não há a necessidade de implementação e manutenção de um CRAS, que, mesmo que esteja dentro da regionalização, não necessariamente atende aos moradores.

No setor censitário do bairro Neves, a regionalização mostra que há duas unidades de atendimento, sendo uma delas o CRAS Costa Rica, e outra o CRAS 31 de Março, ambos no mesmo bairro. Apesar disso, a área realmente residencial desse setor fica majoritariamente na regionalização do CRAS Costa Rica, que possui um acesso mais facilitado para os moradores do setor.

Figura 8: Localização e regionalização dos CRAS em Ponta Grossa – PR:



Fonte: a autora, 2025.

2.4. PRAÇAS E EQUIPAMENTOS DE ESPORTE E LAZER

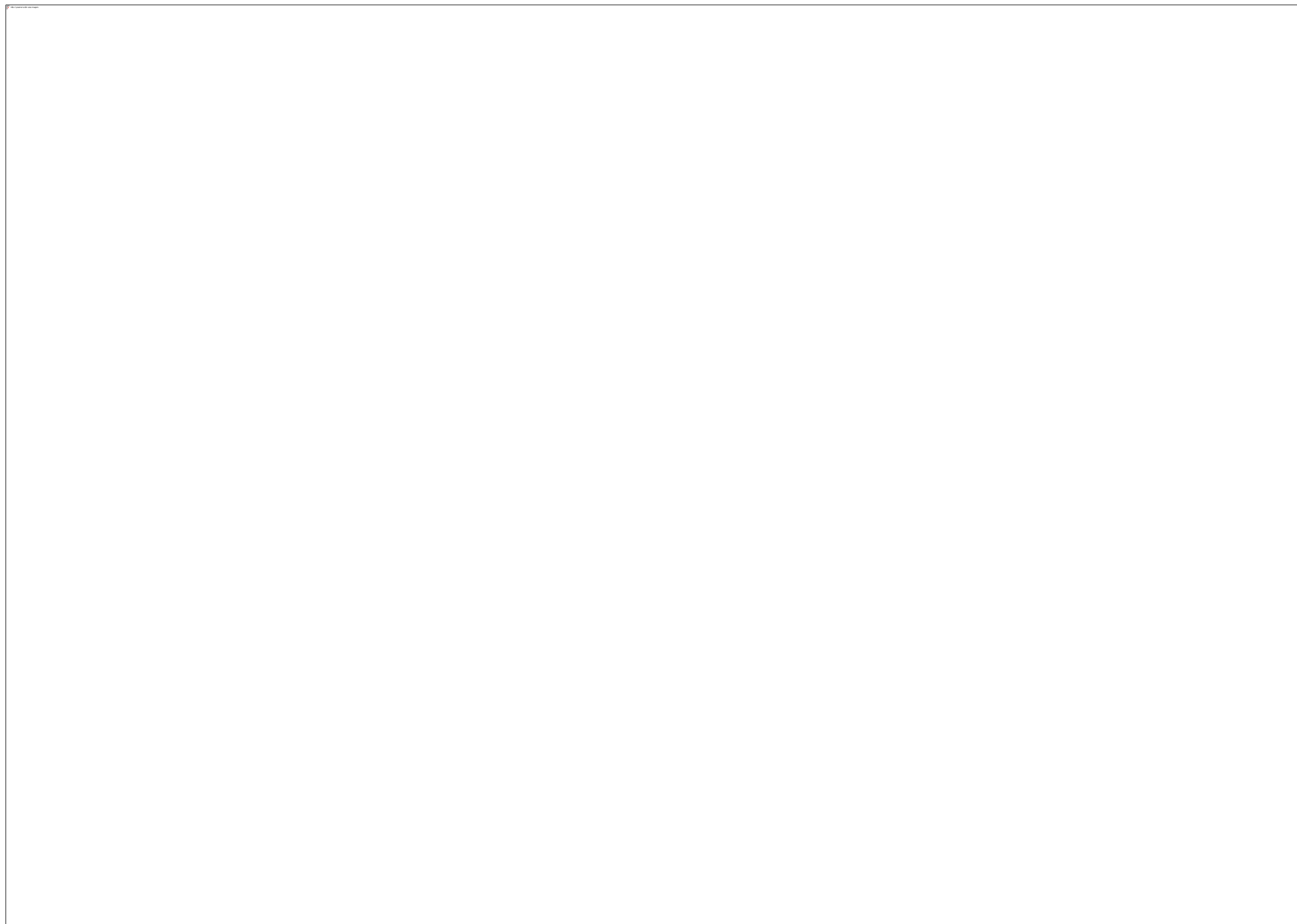
Os equipamentos levantados como praças e equipamentos públicos de lazer e esportes, foram agrupados na Figura 9. A fonte destes dados é a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, a partir do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa (IPLAN). É possível observar que há, no setor censitário localizado no bairro Centro, uma maior quantidade de praças, enquanto que no setor censitário localizado no bairro Neves, há maior quantidade de equipamentos de esporte e lazer.

É importante analisar quais tipos de equipamentos de esporte e lazer a cidade possui: de acordo com a classificação dos equipamentos, há, majoritariamente, campos de futebol de areia, campos de futebol Society, quadras poliesportivas e pistas de skate. Estes equipamentos servem principalmente à comunidade, ou, como classifica Romanini (2007): unidade de vizinhança, cujo raio de abrangência é de 800 m. Equipamentos como Ginásio de Esportes, Piscina Central, Ginásio de Esportes para Deficientes Físicos e complexos esportivos, estes sim, atendem a toda a cidade, e o raio de abrangência de 2.000 m torna-se plausível.

Com relação às praças, seu raio de abrangência para Romanini (2007) e Prefeitura de Goiânia (2022) é de 800 m, enquanto que para Pitts (2004), o valor do raio de abrangência para praças é de 600 m, e o valor de raio de abrangência para espaços verdes é de 800 m. Enquanto isso, a legislação urbanística de Ponta Grossa diferencia 3 tipos de equipamentos de lazer, cada um com um raio de abrangência: infantil, ou *playlot* (500 m); juvenil, ou *playground* (1.000 m); e adulto, ou *playfield* (1.000 m).

Desta forma, a presença de praças no setor do bairro Centro é maior do que no setor do bairro Neves, e, no setor do bairro Neves, há a presença de descontinuidades do espaço (como Área de Preservação e Faixa de Domínio da Rede Ferroviária), que dificulta seu acesso, já que cria a necessidade do desvio, aumentando a distância de caminhada. Desta maneira, apesar do cartograma mostrar que há pleno acesso a estes equipamentos, é necessário fazer uma análise crítica sobre sua qualidade, disponibilidade e dificuldade de acesso, principalmente quanto ao setor do bairro Neves, que conta com descontinuidades do espaço urbano que o setor do bairro Centro não possui.

Figura 9: Praças e Equipamentos de Esporte e Lazer.



Fonte: a autora, 2026.

2.5. EQUIPAMENTOS CULTURAIS

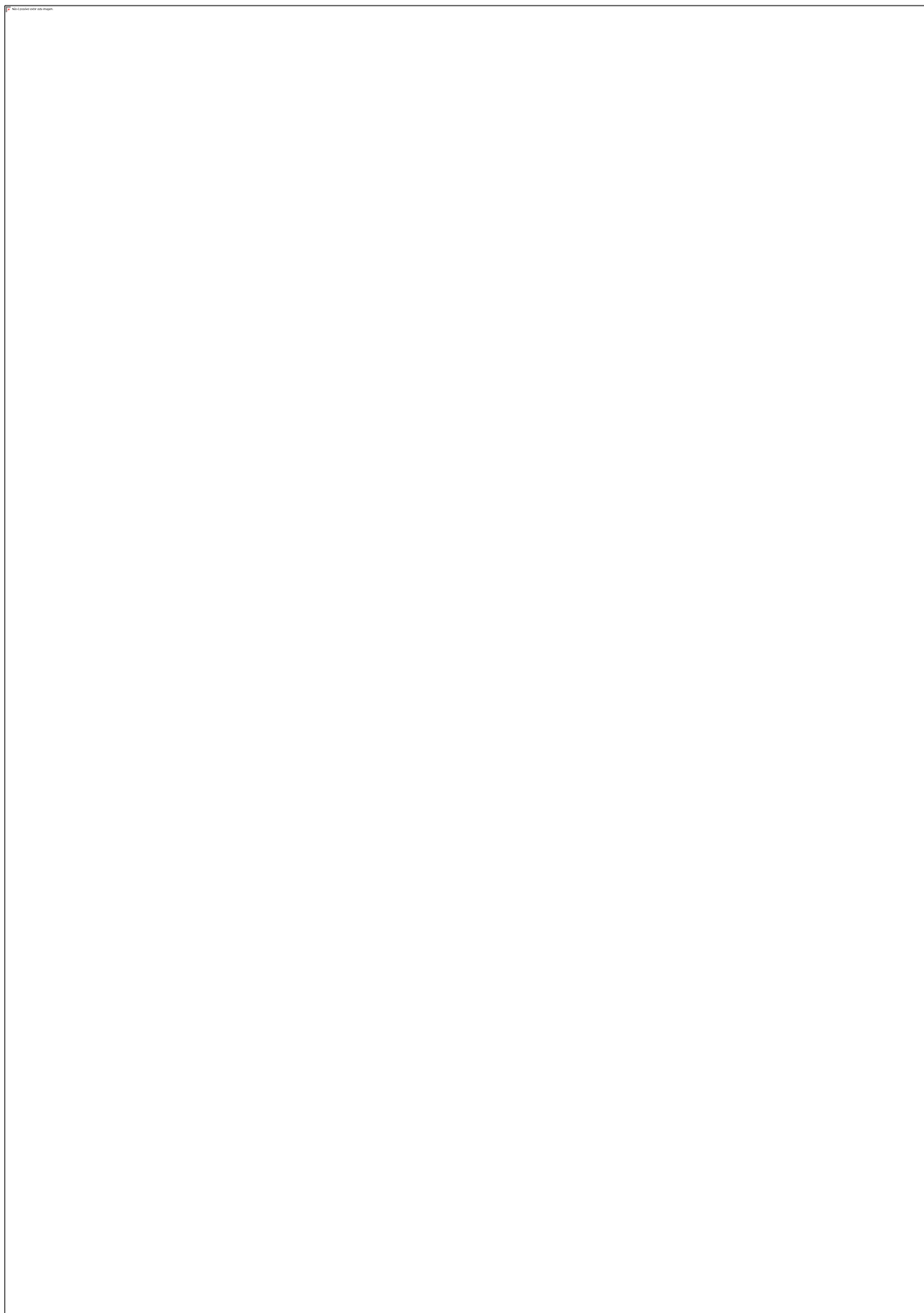
Os equipamentos culturais foram levantados pela autora a partir de pesquisas nos repositórios da Secretaria Municipal de Cultura, UEPG e *Google Earth*, de forma a compilar espacialmente a localização dos equipamentos voltados à cultura em Ponta Grossa, de acesso público, e podem ser observados na Figura 10. Os equipamentos levantados são caracterizados por sua localização fixa no espaço e na possibilidade de acesso público a eles⁵.

É possível observar, no setor do bairro Centro, a presença majoritária de equipamentos de Cultura. Seu acesso deve estar, a partir da métrica do raio de abrangência, a 4.500 m da localização do equipamento cultural, fazendo com que haja uma boa distribuição deste equipamento no território. Este valor foi obtido a partir de uma média dos valores estipulados por Pitts (2004) – 6.000 m a 7.000 m –, Romanini (2007) – 1.600 m –, e Prefeitura de Goiânia (2022) – 2.500 m a 5.000 m. Em Ponta Grossa, os equipamentos culturais estão presentes nos bairros Centro, Uvaranas, Olarias e Oficinas. Ainda assim, o bairro Periquitos e o bairro Novo são espaços cujo raio de abrangência nem ao menos tangencia seu perímetro, mostrando uma desigualdade de acesso a equipamentos culturais na periferia urbana. O setor censitário localizado no bairro Neves é completamente atendido por um equipamento cultural, que é o Museu de Ciências Naturais, localizado no campus de Uvaranas da Universidade Estadual de Ponta Grossa. Já o setor censitário localizado no centro possui acesso, pela métrica do raio de abrangência, a 18 dos 19 equipamentos culturais elencados no cartograma.

Isso demonstra que o acesso à equipamentos de cultura em Ponta Grossa são centralizados, e dependem de transporte – seja ele coletivo ou individual – para serem acessados pela população. Dessa maneira, quem reside na centralidade da cidade tem acesso facilitado a esse direito, enquanto quem reside na periferia gasta tanto tempo quanto dinheiro para acessar estes espaços.

⁵ A análise consistiu em espaços físicos cujo acesso é permitido ao público. Dessa maneira, patrimônios tombados, mas que não servem a este fim, ou patrimônios imateriais, não foram pontuados na análise. Para uma análise mais completa, consultar a tese “O Lugar da Arte e a Arte no Lugar: Eventos culturais em espaços públicos em Ponta Grossa (PR)”, de Cham, 2025.

Figura 10: Equipamentos culturais em Ponta Grossa – PR



Fonte: A autora, 2026.

Com relação à cultura, o setor localizado no bairro centro tem acesso a diversos pontos de patrimônio cultural, que possui relação ao tempo de ocupação do espaço urbano. Já no setor localizado no bairro Neves, para acessar tais equipamentos, o habitante precisa utilizar transporte coletivo ou particular, e que, no caso do transporte coletivo, como explicado anteriormente, funciona apenas nos dias úteis, em horário comercial. Dessa maneira, o acesso à cultura para as pessoas que residem neste setor é dificultado pelo transporte coletivo insuficiente.

2.6. USO DO SOLO E ZONEAMENTO

O mapa gerado para analisar o uso do solo visa comparar a diferença de usos do solo urbano em cada setor censitário analisado (Figura 11). É clara a diferença do uso do solo em cada setor, sendo que no setor do bairro Centro, há uma diversidade de usos, sendo eles: Comercial, Residencial, Territorial, Instituição e Prestador de Serviços, enquanto no setor do bairro Neves o uso predominante é Residencial e Territorial, que, ao analisar a imagem aérea (Figura 5), verifica-se que são áreas vazias. Considerando o disposto na Lei 14.482/2022, os dados obtidos apresentam mais categorias de uso do solo do que o disposto na legislação urbanística (ver capítulo 1, seção 1.1.1), onde apenas as categorias Residencial, Comercial, Serviços e Industrial são definidas.

O Zoneamento Urbano Municipal é diferente para cada um dos setores, devido a função que cada um deles ocupa no espaço urbano (Figura 12). No setor do bairro Centro, estão presentes a Zona Centro Histórico (ZCH) e Zona de Transição (ZT). No setor do bairro Neves, estão presentes a Zona Mista 2 (ZM2), Zona Especial de Preservação Permanente (ZEPP) e Zona Especial Ferroviária (ZEF) – sendo que as duas últimas não são urbanizáveis. Na Tabela 2, é possível comparar os coeficientes de ocupação do solo em cada uma das zonas presentes nos setores analisados.

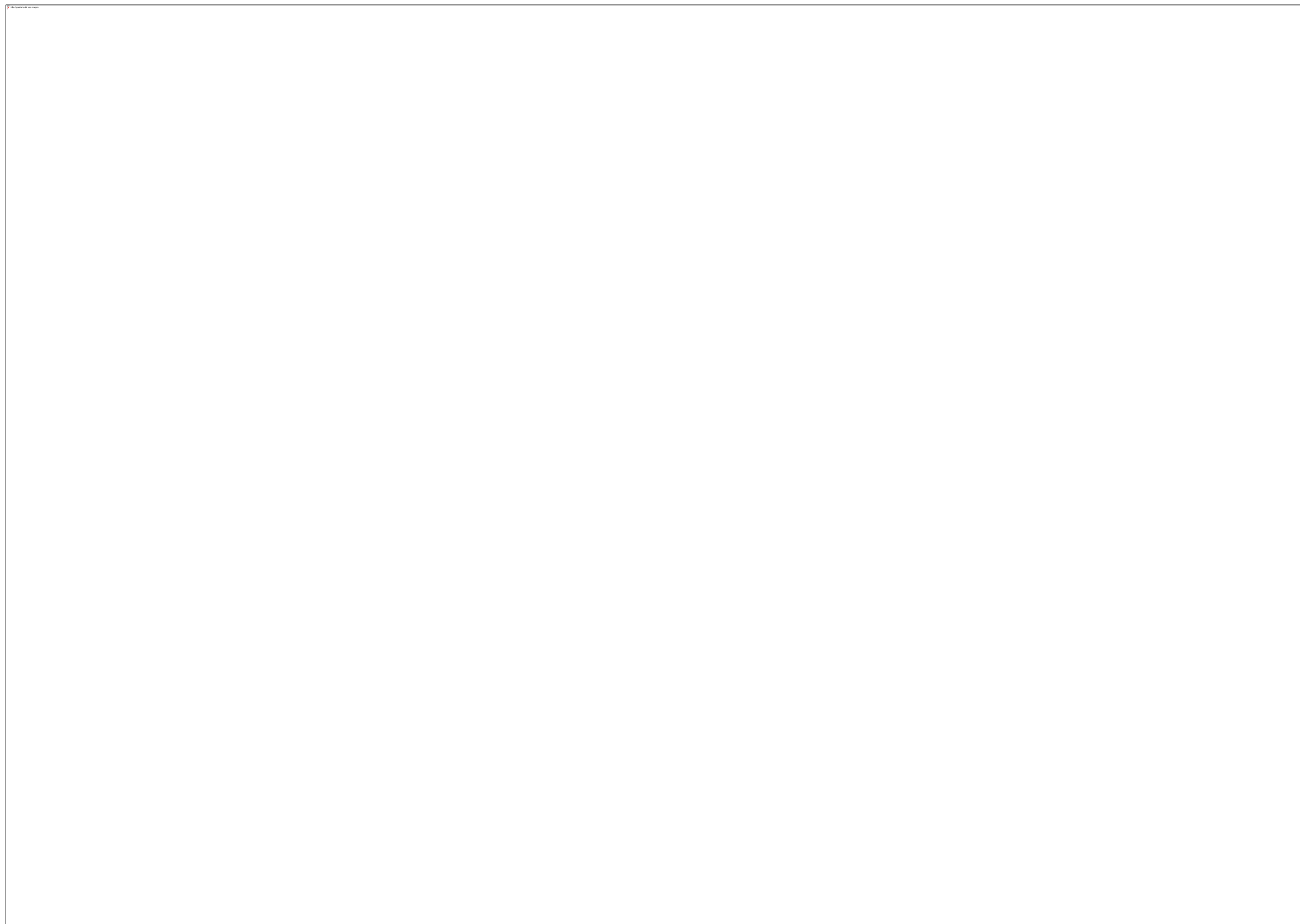
Conforme a Tabela 2, os parâmetros de ocupação do solo no setor localizado no bairro Centro são superiores aos parâmetros de ocupação no setor localizado no bairro Neves. O coeficiente de aproveitamento (CA), que indica qual a máxima área de edificação que poderá ser construída, de acordo com a dimensão do terreno em questão, é muito diferente entre o bairro Centro (3 a 4 vezes, podendo chegar a 5 e 6 vezes a área do terreno, respectivamente nas ZCH e ZT), e o bairro Neves (2 vezes, sem possibilidade de majoração).

Com relação à taxa de ocupação (TO), que diz respeito a projeção da edificação no terreno, enquanto na ZCH e ZT, a taxa de ocupação da base é de 80%, com 8 e 15 pavimentos, podendo chegar a 15 e 20 pavimentos, respectivamente; na ZM2 a taxa de ocupação da base é de 60%, com limite de 4 pavimentos. A diferença de permissão de ocupação do solo na ZCH e ZT, com relação a ZM2 é de pelo menos duas vezes, chegando a mais de três vezes ao comparar a ZM2 com a ZT.

Outras diferenças relevantes na ocupação do solo entre o bairro Centro e o bairro Neves são a taxa de permeabilidade mínima, que é menor no bairro Centro (10% da área total do terreno) do que no Bairro Neves (20% da área total do terreno), e os recuos frontais mínimos, onde no bairro Centro é de 3 metros, enquanto no bairro Neves é de 5 metros.

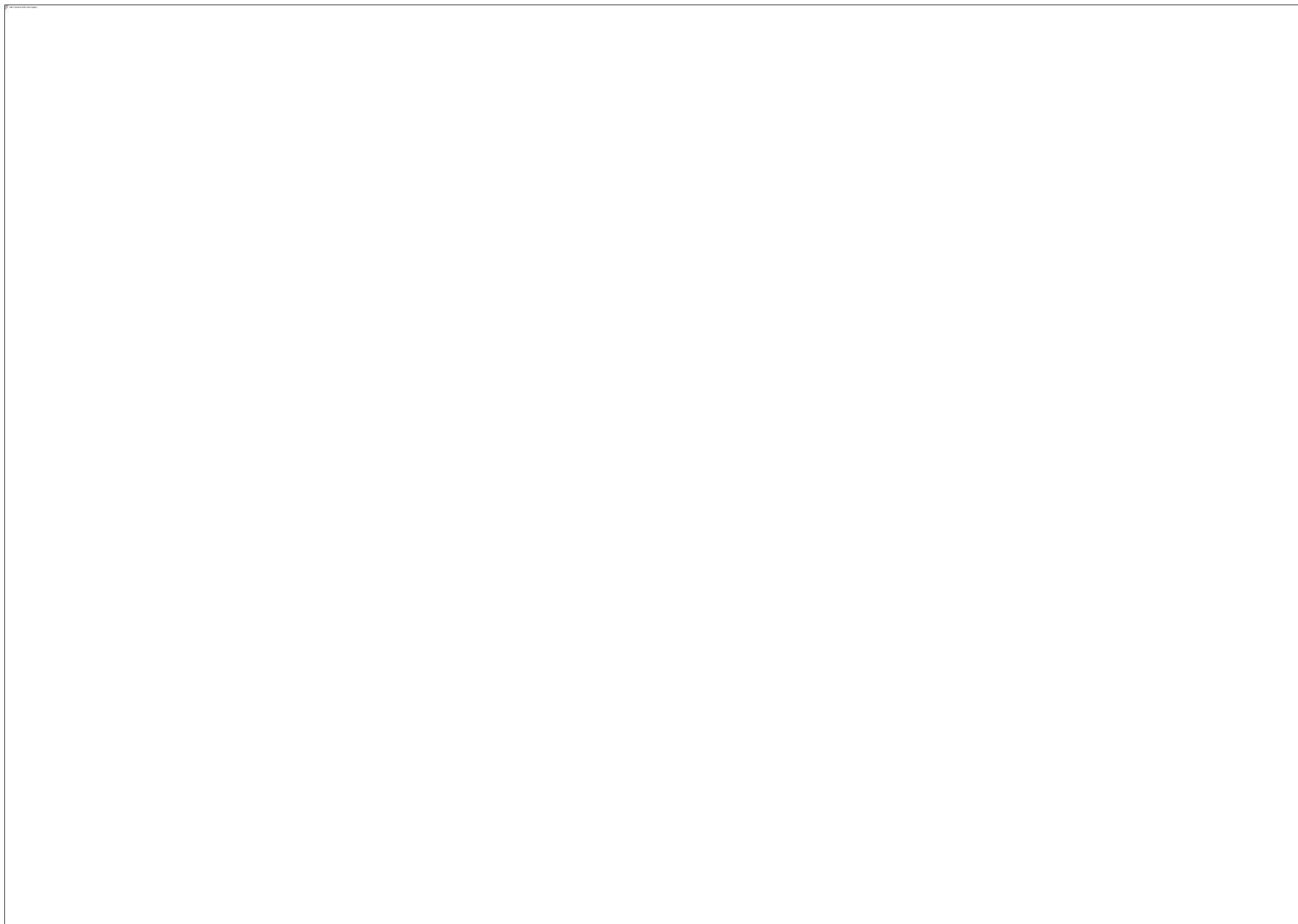
A diferença na permissividade de uso e ocupação do solo urbano impacta diretamente em seu valor de troca, considerando o modo de produção capitalista vigente. Dessa forma, espaços urbanos localizados em Zonas com maior permissividade de uso e ocupação, que possibilitem majorar os lucros sobre o solo urbano, acabam mais valorizadas monetariamente do que áreas cuja ocupação e uso possuam mais limitações.

Figura 11: Uso de Solo nos setores analisados.



Fonte: a autora, 2025.

Figura 12: Zoneamento Urbano Municipal



Fonte: a autora, 2026.

Tabela 2: Parâmetros de Ocupação do Solo nos setores analisados.

ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO URBANO		PARÂMETROS DE OCUPAÇÃO DO SOLO											
		LOTE MÍNIMO		COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO (CA)		TAXA DE OCUPAÇÃO (TO)		TAXA DE PERMEABILIDADE (TP)	NÚMERO DE PAVIMENTOS (B)		RECUO E AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m) (D) (E) (F)		
		ÁREA (m²)	TESTADA (m)	BÁSICO	MÁXIMO (A)	BASE	TORRE		BÁSICO (K)	MÁXIMO (A)	FRONTAL		LATERAL/ FUNDOS
SIGLA	NOME DA ZONA										MÍN	MÁX	
ZCH	Zona Central Histórica	360	12	3	5	80%	50%	10%	8	15	3 (D)	-	1,5 + 0,2 (n-4)
ZT	Zona de Transição	360	12	4	6	80%	50%	10%	15	20	3 (D)	-	1,5 + 0,2 (n-4)
ZM2	Zona Mista 2	300	10	2	-	60%		20%	4	-	5 (P)	-	1,5
ZEF	Zona Especial Ferroviária			Regulamentadas pela legislação federal condizente às faixas de domínio das ferrovias.									
ZEP	Zona Especial de Parques	-	-	-	-	20%		60%	-	-	-	-	-
(A) Para a utilização além do coeficiente básico (CA Básico) até o coeficiente máximo (CA Máximo) é necessário a aplicação da Operação Urbana Consorciada (OUC), Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) e da Transferência do Direito de Construir (B) O pé-direito livre mínimo dar-se-á sob vigas e outros elementos estruturais; sendo a medida vertical de 1 (um) pavimento da edificação, do piso até parte inferior da laje, no máximo 3,40m (três metros e quarenta centímetros) de altura. (D) O recuo deve ser destinado à ampliação dos passeios, sendo livre de qualquer obstáculo. (E) As edificações de até 2 pavimentos poderão colar em duas das divisas, desde que não possua aberturas na face correspondente. (F) As edificações de apenas um pavimento poderão colar nas divisas, desde que não possua aberturas na face correspondente. (K) Número de pavimentos básico é o número máximo de pavimentos que podem ser construídos sem a utilização obrigatória da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) e da Transferência do Direito de Construir. (P) Em terrenos cujas testadas localizam-se em vias com mais de 16m de caixa, o recuo frontal poderá ser de 3m.													

Fonte: Prefeitura Municipal de Ponta Grossa – PMPG, 2022. Adaptado pela Autora, 2026.

2.7. TRANSPORTE COLETIVO

Em Ponta Grossa, o transporte coletivo é concessionado pela empresa Viação Campos Gerais, e o contrato vigente é de 2003. A fiscalização é feita pela Prefeitura Municipal, e uma nova licitação para a concessão do transporte coletivo foi assinada em 2024, mas passa por um processo de impugnação (Mendes, 2025).

Os dados disponibilizados pela prefeitura com relação ao transporte coletivo presentes na aba “De olho no Transporte” no *site* da Secretaria Municipal de Infraestrutura e Planejamento, que apresenta um resumo de informações do ano de 2023, dos meses de janeiro a junho e agosto a outubro. Na Tabela 3, é possível observar os dados referentes ao número de usuários diários do transporte público, a velocidade média, a quantidade de usuários por mês, quantidade de veículos na frota, a distância percorrida por mês, em quilômetros rodados, e quantas linhas existiam em cada mês. Ainda, apresentam algumas informações, como a distância média entre pontos de embarque, que, para janeiro de 2023 era de 318 m e a extensão média das linhas, entre terminal e bairro, que era de 16 km.

As informações apresentadas na Tabela 3 permitem verificar, por exemplo, que em janeiro, período de férias escolares, o volume de usuários diários é o menor do ano, cujo valor normaliza em períodos típicos, de março em diante. A velocidade média também é um dado interessante, já que o transporte coletivo apresenta uma velocidade média de 23 km/h, inferior aos 40 km/h típicos das vias de Ponta Grossa, demonstrando que seus usuários despendem mais tempo no transporte coletivo do que levariam em transporte individual motorizado (carro e moto).

Com relação ao acesso ao transporte coletivo nos setores de análise, é possível observar na Figura 13 que o setor censitário no bairro Centro está dentro do raio de abrangência indicado por Pitts (2004) para terminais de ônibus, o que torna o acesso ao transporte coletivo neste setor facilitado. Há ainda, no setor, a presença de pontos de ônibus para duas linhas diferentes, Vila XV e Pronto Socorro. Enquanto isso, no setor do bairro Neves, apenas uma linha possui rota dentro do setor – Lagoa Dourada –, sendo que existem outras linhas que passam próximo a ele (Interbairros, Jardim das Flores, Londres e Costa Rica). Ainda sobre o setor do bairro Neves, é importante frisar que a linha Lagoa Dourada tem horários apenas nos dias de semana, sendo que nos finais de semana e feriados, as linhas que passam próximas atendem

apenas aos pontos em vermelho no mapa, cujo raio de abrangência não atende ao setor como um todo.

Os horários de cada uma das linhas que atendem aos setores de interesse são apresentados na Tabela 4. Todas as três linhas só possuem rota nos dias de semana, sendo que tanto o Lagoa Dourada só atende em horários de pico, enquanto o Pronto Socorro só atende até as 19h07. O Vila XV, por sua vez, atende durante todo o dia, mas nos finais de semana a rota é feita pelo Vila Rica, que não passa próximo ao setor censitário do bairro centro.

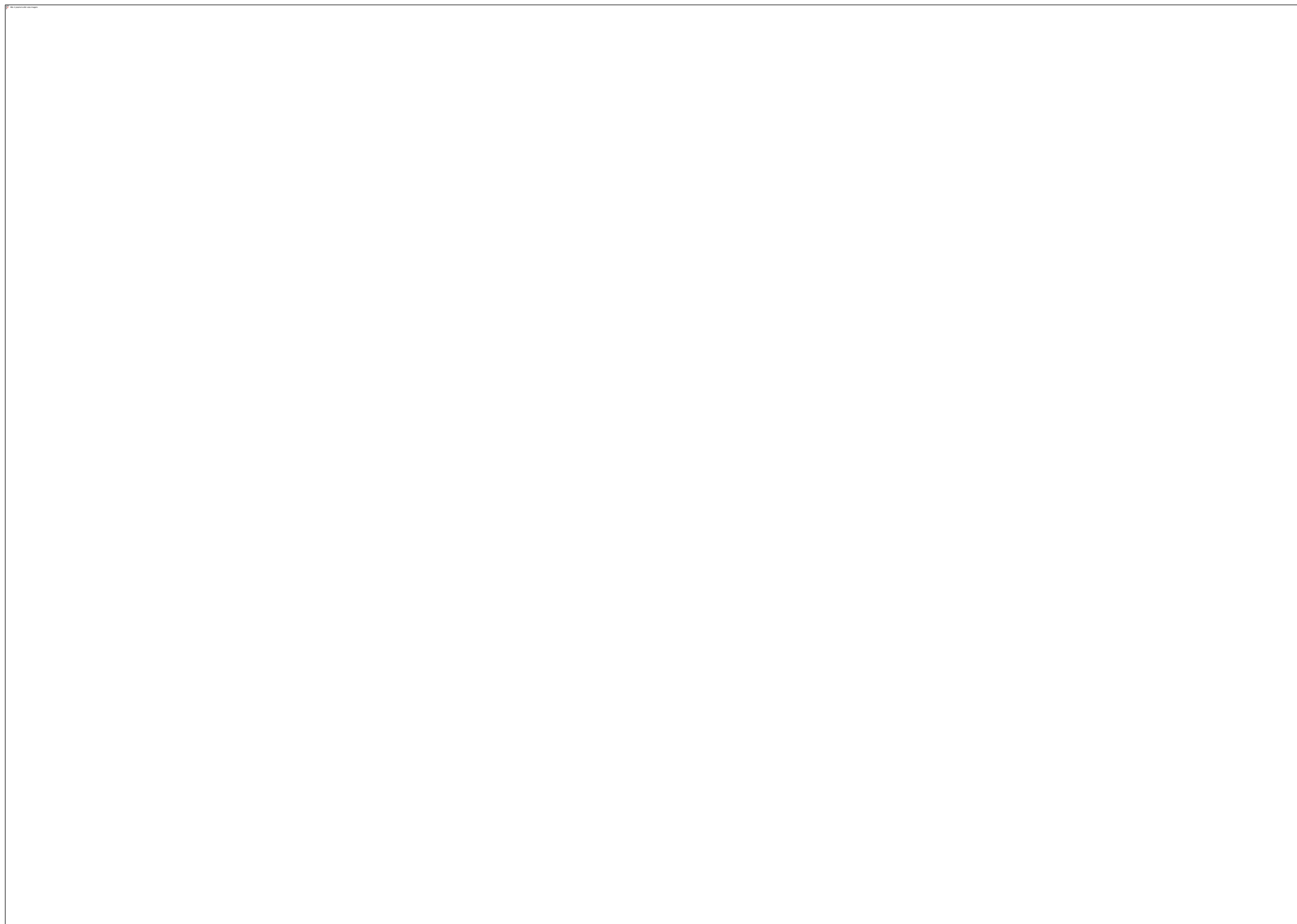
Tabela 3: Dados do Transporte Público de Ponta Grossa – 2023

DADOS DO TRANSPORTE PÚBLICO DE PONTA GROSSA - 2023						
MÊS	USUÁRIOS DIÁRIOS	VELOCIDADE MÉDIA (km/h)	USUÁRIOS POR MÊS	QUANTIDADE DE VEÍCULOS NA FROTA	KM RODADOS POR MÊS	LINHAS
Janeiro	56.426	24	1.445.783	191	1.001.346	94
Fevereiro	74.584	23	1.573.980	191	890.000	94
Março	80.217	23	2.050.597	191	1.011.123	94
Abril	84.646	23	1.831.793	191	901.089	94
Maio	84.519	23	2.090.679	191	955.240	95
Junho	81.992	24	1.925.049	196	974.798	95
Julho	-	-	-	-	-	-
Agosto	84.633	23	2.120.816	196	1.013.623	95
Setembro	82.330	23	1.917.716	197	923.097	95
Outubro	84.487	23	1.973.601	196	997.603	95
Média	79.315	23	1.881.113	-	963.102	-

Fonte: Secretaria Municipal de Infraestrutura e Planejamento de Ponta Grossa (SMIP), 2023.

Organização: a autora, 2026.

Figura 13: Rotas das linhas de ônibus, localização das paradas de ônibus e abrangência.



Fonte: a autora, 2026.

Tabela 4: Horários das linhas de ônibus que atendem aos setores da análise

Setor 411990505000380P - Neves		Setor 411990505000011P - Centro			
LAGOA DOURADA		PRONTO SOCORRO		VILA XV	
DIAS ÚTEIS		DIAS ÚTEIS		DIAS ÚTEIS	
TERMINAL	BAIRRO	TERMINAL	BAIRRO	TERMINAL	BAIRRO
06:08 *	06:31 *	06:50	07:05	05:40	05:40
06:54 *	07:17 *	07:15	07:28	06:05	06:05
07:40 *	08:03 *	07:40	07:54	06:30	06:30
08:26 *	08:49 *	08:07	08:20	06:55 *	06:55
09:12 *	09:35 *	08:33	08:46	07:20 *	07:20
16:53 *	09:58 *	08:59	09:12	07:45 *	07:45
17:39 *	17:16 *	09:25	09:38	08:35 *	08:10
18:25 *	18:02 *	09:50	10:04	09:25	09:00
	18:48 *	10:17	10:30	10:15	09:50
* VIA TROPEIRO		10:43	10:56	11:00	10:40
		11:09	11:22	11:40	11:20
		11:35	11:48	12:30	12:05
		12:00	12:13	13:20	12:55
		12:26	12:39	14:10	13:45
		12:52	13:05	15:00	14:35
		13:18	13:30	15:50	15:25
		13:43	13:56	16:15	16:15
		14:09	14:22	16:40	16:40 *
		14:35	14:48	17:15	17:15 *
		15:00	15:13	17:40	17:40 *
		15:26	15:40	18:05	18:05 *
		15:53	16:06	18:30	18:30
		16:20	16:33	19:00	19:00 *
		16:46	17:00	20:00	19:30
		17:13	17:26	21:00	20:30
		17:40	17:53	22:00	21:30
		18:10	18:23	23:00	22:30
		18:33	18:45		23:30
		18:57	19:07	* VIA PRAÇA	

Fonte: Prefeitura de Ponta Grossa, 2026. Adaptado pela autora, 2026.

O transporte coletivo, no setor localizado no bairro Neves, possui uma problemática relevante, já que aos finais de semana a linha que atende o setor não funciona, e nos dias de semana esta mesma linha só atende em horários de pico (pela manhã e no final da tarde). Para acessar equipamentos mais distantes, como equipamentos de saúde de maior complexidade, equipamentos de cultura, entre outros, é necessário ir até o ponto de ônibus localizado próximo à rotatória da Av. Valério Ronchi, cujo raio de abrangência é insuficiente para o setor. Isso isola estes moradores, fazendo com que o acesso a tais direitos seja reduzido.

Como foi observado ao longo do capítulo, a diferença de acesso aos equipamentos públicos entre os dois setores é notável, sendo que as maiores diferenças se apresentam no acesso a equipamentos de saúde de maior complexidade, transporte público e espaços culturais.

Desta maneira, é perceptível a diferença de acesso a equipamentos públicos entre os setores analisados. Mesmo que a ocupação de cada um deles tenha iniciado em datas diferentes, há alguns aspectos que poderiam ser melhorados com o melhor acesso ao transporte coletivo, por exemplo, e que, conforme analisado, não possui uma distribuição adequada.

No capítulo 3, a seguir, será realizada uma análise qualitativa do espaço urbano por meio do método P.S.S.S., e um reconhecimento a partir de percursos dentro dos setores censitários analisados, de forma a compreender o espaço urbano de cada setor, e suas principais diferenças.

CAPÍTULO 3: ANÁLISE QUALITATIVA COM A APLICAÇÃO DO MÉTODO P.S.S.S.

Neste capítulo, será apresentada a etapa de análise qualitativa dos setores censitários escolhidos. Para isso, o primeiro passo foi realizar um reconhecimento dos setores a partir de um trajeto que permitiu analisar qualitativamente o espaço público de cada um dos setores. Após esta etapa, foram desenvolvidos quadros padronizados que permitem interpretar aspectos relacionados ao sistema, serviços, atores e valores atribuídos ao espaço público de análise.

O método P.S.S.S. (*Public Space Service System*) foi desenvolvido de forma a compreender o que torna um espaço público bem sucedido. A partir desse método, identificam-se os usos, significados e formas de produção do espaço urbano, por meio de quadros conceituais de avaliação e interpretação do sistema de espaço público, pela análise do benefício que o espaço urbano propõe, num sentido urbano de servir.

É um instrumento útil para diagnóstico, análise e definição de estratégias, para aplicar em espaços existentes ou desenvolvê-los, como um suporte na tomada de decisões. Sua avaliação permite levar em conta a diversidade e complexidade da produção do espaço público, com abordagem interdisciplinar e colaborativa, e que envolve não só os elementos físicos, como também os relacionais. Permite também que a avaliação do urbano incorpore escalas variadas e visões contrastantes, mas com um referencial comum.

A partir das seguintes questões, um quadro conceitual do Método PSSS é concebido:

- I. Sistema: como se relaciona este espaço público com outros espaços?
- II. Serviço: para que serve este espaço público e o que oferece aos utilizadores?
- III. Atores: quem são os atores neste espaço público e quais as suas necessidades?
- IV. Valor: que tipos de valor podemos encontrar neste espaço público?

O sistema de Espaços Públicos é relacional, pois tem relações com outros espaços (tanto públicos quanto privados), e com seus utilizadores, com uma variedade de funções tanto funcionais quanto simbólicas. O Espaço Público, portanto, é uma rede de espaços interdependentes.

De acordo com Brandão e Brandão (2019), as relações entre espaços e os contextos onde se inserem são a base do que define o sistema, que combina a estrutura e dimensões físicas do espaço com seus aspectos de vivência, atividades e

interações, além de seus simbolismos e significados. O sistema de Espaço Público conecta os vários sistemas urbanos: infraestrutura, paisagem, comunicação, edificações, em uma conexão funcional, morfológica e de significados.

O sistema de espaços públicos é um conjunto de espaços livremente acessados, conectados em rede, em diversas escalas de relacionamento entre si e com os serviços prestados. Dessa forma, é possível ampliar o que se inclui no espaço urbano para além das ruas e bairros, mas para espaços de grande dimensão, dos eventos e deslocamentos, e de estruturas urbanas extensas, como corredores ecológicos e estradas urbanizadas.

O espaço público, coletivo e aberto a todos os utilizadores, fundamenta o uso social dos bens públicos, onde muitas atividades acontecem e se sobrepõe. O "valor de serviço do espaço" vem da própria definição do caráter público do espaço, que está vinculado aos bens comuns de uma comunidade.

Mas para que serve um espaço público? Depende: uma rua serve para circulação de pessoas, veículos e bens, permitindo a mobilidade. Mas o espaço público da rua também oferece outros serviços, como a sombra das árvores, espaços comerciais, e bancos para o descanso e o encontro.

Os serviços respondem à necessidade dos utilizadores, e proporcionam benefícios a cada um deles. Dessa forma, um espaço público pode oferecer diversos serviços, e sua articulação resulta em um serviço multidimensional. O serviço do espaço público, portanto, é uma noção multidisciplinar: é aquilo que proporciona o exercício de atividades, cada uma com seu significado e representação comum na vida e da vida de todos,

A avaliação do espaço público deve ir além do físico objetivo e mensurável (formas, frequência de uso), e incluir aspectos subjetivos (a vivência e as representações). A subjetividade está relacionada com a multiplicidade de observações e interpretações possíveis, resultado dos diferentes atores que participam em determinado espaço público.

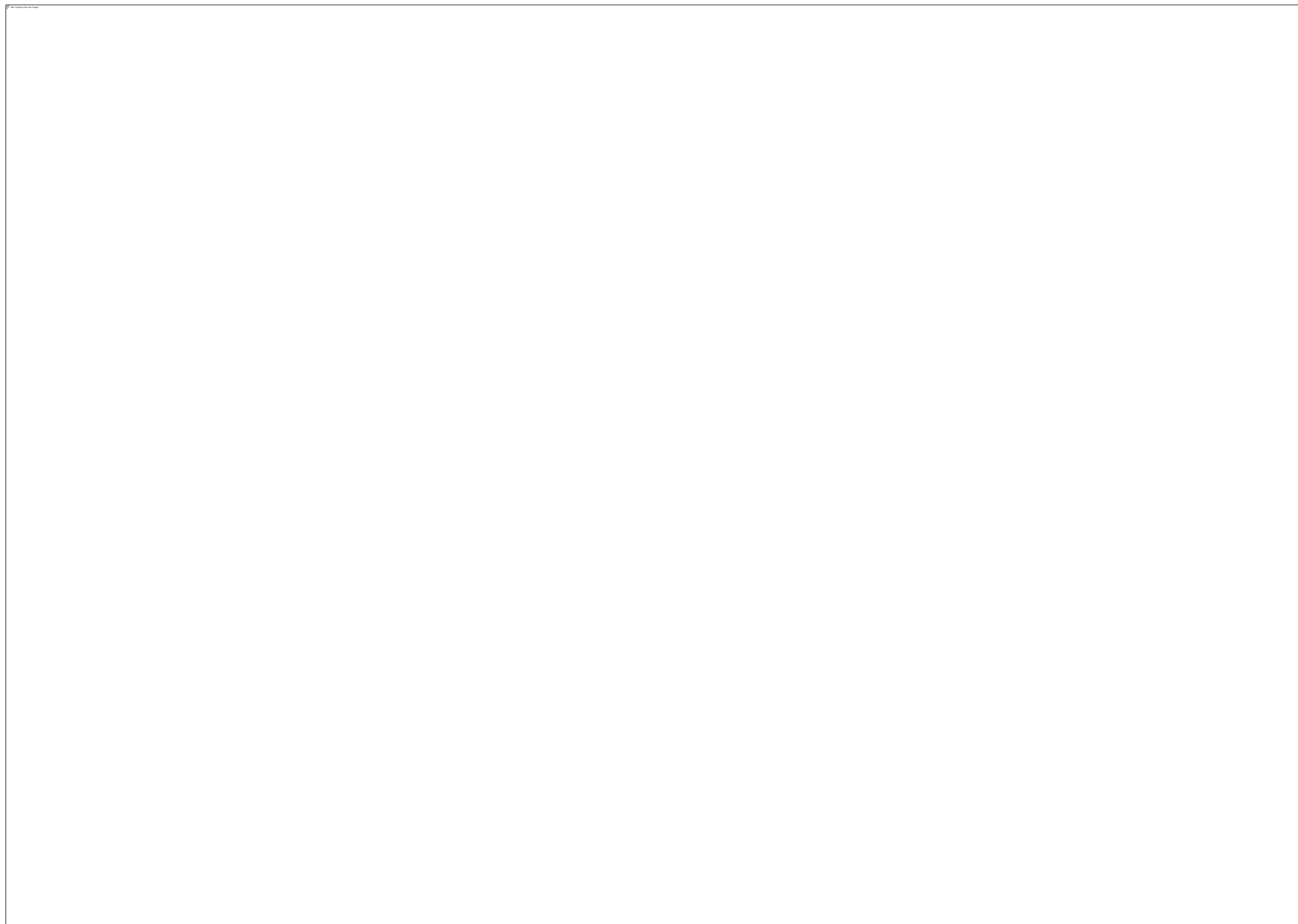
O espaço público é matéria de várias partes interessadas, atores diversos que tem diferentes relações com ele. Há os interessados que o usam diretamente (por causa do trabalho, diversão, visitação), os produtores ou reguladores (que constroem ou controlam ou gerem o espaço). E há os atores potenciais, que não estão vinculados ao espaço público por não terem condições de acesso (pessoas com deficiência) ou por ainda não existirem (as gerações futuras).

Os diferentes atores, portanto, fazem juízos de valor diferentes para um mesmo espaço público, relacionados ao interesse ou benefícios que obtém dele. É necessário, então, levantar as necessidades, interesses e expectativas dos diferentes atores, entendendo o contexto alargado onde evidenciam-se diferentes opiniões e valores, organizando cada um em um processo mais inclusivo.

Com esse método, serão analisados aspectos qualitativos dos setores enquanto locais públicos, pensando equipamentos públicos comunitários, principalmente, e a forma que eles se relacionam tanto dentro do setor censitário quanto com áreas externas ao setor. No capítulo 2, foi possível observar as imagens aéreas dos setores analisados, fazendo uma contextualização importante, e, neste capítulo, serão apresentadas as fotos que foram feitas ao longo dos percursos nos dois bairros. Os percursos realizados nos setores podem ser observados na Figura 14, e as fotos feitas ao longo dos percursos podem ser observadas da Figura 17 a Figura 22.

Conforme algumas análises realizadas no Capítulo 2, é possível observar como o setor censitário no bairro centro é densamente urbanizado, enquanto o setor no bairro Neves é menos adensado, e possui muitas áreas verdes e descampadas. Além disso, a questão do acesso ao setor censitário no bairro Neves fica bastante evidente, sendo o único acesso pela rotatória da Rua Valério Ronchi, evidenciando tanto descontinuidades do espaço, com as áreas verdes que separam o setor da Rua Valério Ronchi, quanto a precariedade do acesso, e, conseqüentemente, a mobilidade urbana prejudicada que os moradores deste setor possuem.

Figura 14: Percursos realizados em cada um dos setores

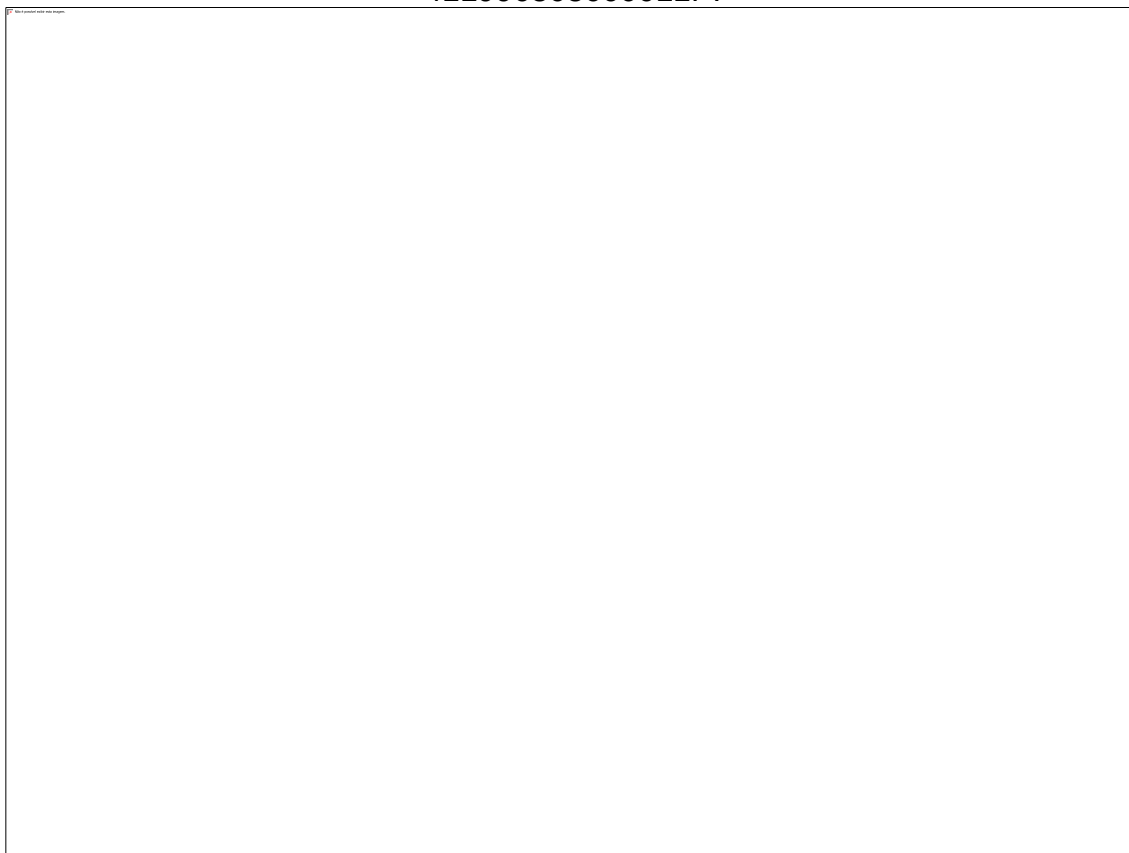


Fonte: a autora, 2026.

3.1. APLICAÇÃO DO MÉTODO PSSS NA ANÁLISE DOS SETORES CENSITÁRIOS 411990505000011P (Centro) E 411990505000380P (Neves)

Para aplicar o método, serão desenvolvidos quadros com o que o espaço representa na metodologia, uma explicação sobre isso, e, por fim, qual espaço no setor cumpre essa função. O setor censitário 411990505000011P, localizado no bairro Centro, nos zoneamentos “Zona Centro Histórico” e “Zona de Transição”, definidos pelo Plano Diretor Municipal de 2022, possui como principal chamariz a presença da Catedral e da praça Marechal Floriano Peixoto (Figura 15). Esse setor apresenta tanto uma área quanto uma população inferior do que o setor 411990505000380P, no bairro Neves. Possui uma média de moradores por domicílio mais baixa do que a média municipal, mas é um setor que apresenta vasto acesso tanto a equipamentos públicos, quanto a infraestrutura urbana, com ruas asfaltadas e em boas condições, pontos de ônibus, e proximidade ao terminal de transporte coletivo.

Figura 15: Praça Marechal Floriano Peixoto e Igreja Catedral no setor 411990505000011P.

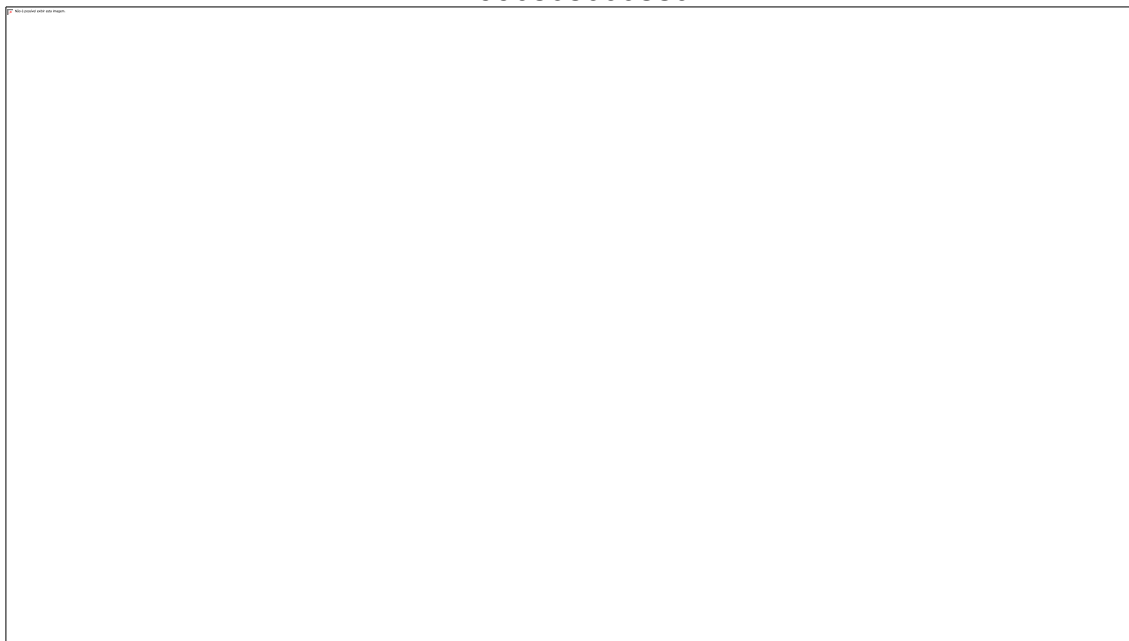


Fonte: a autora, 2025.

O setor censitário 411990505000380P, localizado no bairro Neves, no Zoneamento “Zona Mista 2”, possui ocupação predominantemente residencial e de

comércio local, definido pelo Plano Diretor Municipal de 2022. Tem importância pela presença do único acesso ao loteamento Costa Rica (Figura 16). Esse setor apresenta uma população e uma área superior do que o setor 411990505000011P, no Centro. Possui uma média de moradores por domicílio mais alta do que a média municipal, e apresenta acesso precário à equipamentos de transporte público, acesso à equipamentos de uso inicial (como UBS, CRAS e escolas municipais), e acesso reduzido à equipamentos de maior especificidade, como equipamentos de saúde especializados, equipamentos de cultura e praças, por exemplo. Quanto à infraestrutura urbana, apenas as ruas principais possuem asfalto, sendo que algumas ruas secundárias apresentam leito natural. Apesar disso, algumas das ruas que apresentam pavimentação também apresentam calçadas com piso podotátil, diferente do que acontece no centro, onde o tipo de calçada é pedra portuguesa. Possui uma linha de ônibus, cujos horários são reduzidos, e não possui proximidade ao terminal de Uvaranas, que é o terminal de transporte coletivo mais próximo do setor.

Figura 16: Ponte de acesso a partir da rotatória da Rua Valério Ronchi no setor 411990505000380P.



Fonte: a autora, 2025.

Para aplicar o método, serão desenvolvidos alguns quadros propostos na metodologia. No Quadro 8: Caracterização dos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves) são

apresentados os espaços âncora e a rede de espaços públicos de cada um dos setores, sendo referenciadas as fotos que ilustram estes elementos nos setores. O Quadro 9: Caracterização das dinâmicas de ligação interna e externa entre os espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves) indica as ligações internas e externas presentes em cada um dos setores, demonstrando as dinâmicas presentes no sistema e conexão com outros espaços próximos de cada um dos setores.

No Quadro 10: Interações de paisagem e infraestrutura entre os espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves), por sua vez, são ilustradas as redes e relações ecológicas, bem como as redes e serviços infraestruturais presentes em cada um dos setores. No Quadro 11: Serviços de suporte prestados pelos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves), é apresentada uma análise do acesso aos setores, a provisão infraestrutural de redes básicas, acolhimento que os espaços públicos em cada setor fornecem, e aspectos relacionados à regulação ambiental.

No Quadro 12: Serviços de Interação identificados nos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves) são apresentados aspectos de trocas, encontro e recreio, mobilidade e gestão e controle do espaço urbano em cada um dos setores. O Quadro 13: Funções de Referência do espaço público ao redor dos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves), por sua vez, apresenta as funções de referência do espaço público, relacionado à imagem do setor na cidade, e também os aspectos cultural e simbólico destes espaços no contexto da cidade.

Por fim, no Quadro 14: Tipos de agentes identificados nos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves) são indicados os utilizadores, delimitadores e reguladores do espaço público em cada um dos setores analisados.

Quadro 8: Caracterização dos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)

Caracterização dos espaços públicos		Setor Censitário 411990505000011P (Centro)	Setor Censitário 411990505000380P (Neves)
ESPAÇOS ÂNCORA	Espaços e edifícios que funcionam como polos de atração urbana.	Catedral N. S. Sant'anna (A)	Não existem edifícios ou espaços públicos que funcionam como polo de atração urbana no Setor Censitário 411990505000380P
		Sede PROEX – Pró-reitoria de Extensão – UEPG (F)	
		Sede Exército Brasileiro – Cmdo 5ª Bda C Bld – Base militar (F)	
		Escola Estadual Medalha Milagrosa (G)	
		Clube Ponta Lagoa (B e C)	
REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS	Conjunto de espaços públicos que dão suporte às atividades.	Rua Augusto Ribas: importante conexão viária entre os bairros Olarias, Centro e Nova Rússia (I, J, K, e L)	Único acesso viário à localidade chamada “Costa Rica” em Ponta Grossa, pela Rua Valério Ronchi (M)
		Rua Mal. Deodoro da Fonseca, Rua Eng. Schamber, Rua Padre João Lux e Rua Sant’Ana: importantes vias de circulação no bairro (C, G, H e I)	
		Praça Mar. Floriano Peixoto: aspectos de lazer, travessia, estadia, encontro, geração de renda (B, D e E)	Trincheira San Martin
		Casas históricas tombadas, inclusive de uso privado (K e L)	

Fonte: Brandão e Brandão, 2018. Organização: autora.

Quadro 9: Caracterização das dinâmicas de ligação interna e externa entre os espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)

Caracterização das dinâmicas de ligação interna e externa entre os espaços públicos		Setor Censitário 411990505000011P (Centro)	Setor Censitário 411990505000380P (Neves)
LIGAÇÕES INTERNAS	Principais dinâmicas dentro do sistema	Sistema viário: circulação de veículos de passeio, transporte coletivo e veículos de infraestrutura e manutenção que atendem aos usuários locais.	
		Existência de equipamentos de lazer, cultura e culto de bastante relevância regional (Clube Ponta Lagoa, praça Mal. Floriano Peixoto, PROEX, Catedral).	Sistema viário: circulação de veículos de passeio, transporte coletivo e veículos de infraestrutura e manutenção que atendem aos usuários locais.
		Completamente inserido no Zoneamento Centro Histórico (PDM 2022), possui 9 equipamentos caracterizados como Patrimônio Cultural, dentre imóveis tombados e inventariados (Cultura, 2025).	
LIGAÇÕES EXTERNAS	Conexões com outros espaços envolventes	Sistema viário: conexão viária entre bairros	
		Centro histórico, cultural e religioso importante no contexto municipal e regional.	Sistema viário: único acesso ao Costa Rica, pela rotatória e ponte, pela rua Valério Ronchi.
		Centro da cidade, Centro do bairro Nova Rússia, Terminais de Transporte Coletivo: Espaços-Âncoras externos	

Fonte: Brandão e Brandão, 2018. Organização: autora.

Quadro 10: Interações de paisagem e infraestrutura entre os espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)

Interações de paisagem e infraestrutura entre os espaços públicos		Setor Censitário 411990505000011P (Centro)	Setor Censitário 411990505000380P (Neves)
PAISAGEM	Redes e relações ecológicas	Não há redes e relações ecológicas presentes.	Presença do Rio Verde e afluentes; presença de Área de Proteção Permanente ao redor do leito do rio Verde e APA Lagoa Dourada (X e Y)
INFRAESTRUTURA	Redes e serviços infraestruturais	A infraestrutura viária é usada sobretudo por veículos de passeio, possui pontos de ônibus. Presença predominante de equipamentos de cultura, lazer e culto. Forte presença de patrimônio cultural, por meio de imóveis históricos. Presença de equipamento de educação.	A infraestrutura viária é usada tanto por veículos de passeio, quanto por veículos de serviço. O acesso para o Costa Rica se dá unicamente pela rotatória e ponte presentes no setor censitário. Outras infraestruturas não foram identificadas.

Fonte: Brandão e Brandão, 2018. Organização: autora.

Quadro 11: Serviços de suporte prestados pelos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)

Serviços de suporte prestados pelos espaços públicos		Setor Censitário 411990505000011P (Centro)		Setor Censitário 411990505000380P (Neves)	
ACESSO	Assegura o acesso ao próprio espaço público e a outros espaços	Calçadas e acessos para pedestres	Faixas de rolamento para veículos	Calçadas e acessos para pedestres	Faixas de rolamento para veículos
		Em sua maioria, o material é Pedra Portuguesa. Apesar de sua presença, este revestimento não segue as normas de acessibilidade (C e D)	Boa qualidade do pavimento nas vias principais. Vias em sentido único, devido ao tráfego elevado (C, F, G, H e K)	Em algumas ruas, há presença de calçadas em concreto, sem acessibilidade e com problemas de conservação (P, Q e T). Também há ruas sem infraestrutura alguma (O e W).	Em algumas ruas principais, há presença de pavimento asfáltico (M e P). No restante das ruas, não há pavimentação, com algumas ruas com cascalho ou pedrisco (O e W).
PROVISÃO INFRA-ESTRUTURAL	Redes de infraestrutura básicas, com funções de abastecimento e coleta	Energia e comunicações	Saneamento básico	Energia e comunicações	Saneamento básico
		Em funcionamento pleno.	Em funcionamento pleno.	Em funcionamento.	Abastecimento de água e coleta de esgoto em funcionamento. Coleta de águas pluviais inexistente em algumas ruas.
ACOLHIMENTO	O espaço público proporciona recursos e condições para acolher e abrigar elementos naturais e humanos.	Abrigo e proteção	Habitat para flora e fauna	Abrigo e proteção	Habitat para flora e fauna
		A praça existente cumpre função de abrigo, passagem, local de descanso, lazer, encontro, geração de renda (B, D e E)	Não são identificadas áreas preservadas no perímetro pesquisado.	Não há espaço público que cumpra essa função, embora o uso do solo indique que há majoritariamente áreas de uso residencial.	Há a presença do Rio Verde, rodeado por uma Área de Proteção Permanente. Há também a presença de duas áreas verdes mapeadas (R, S e V), bem como áreas desabitadas com alguma presença de vegetação densa.
REGULAÇÃO AMBIENTAL	Benefícios que decorrem da capacidade de regulação ambiental proporcionada pelas estruturas do espaço público, naturais ou artificiais.	Mitigação de riscos	Regulação climática	Mitigação de riscos	Regulação climática
		Não identificados elementos que cumpram com esse objetivo.	A presença da Praça pode auxiliar na redução de ilhas de calor (E)	A presença da APP ao redor do Rio apresenta a função de mata ciliar, que reduz riscos de enchentes. Presença da APA Lagoa Dourada (R e S).	A Área de Proteção Ambiental registrada cumpre uma função de redução de ilhas de calor. O solo não impermeabilizado também colabora com a redução de enchentes.

Fonte: Brandão e Brandão, 2018. Organização: autora.

Quadro 12: Serviços de Interação identificados nos espaços públicos relacionados aos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)

Serviços de Interação identificados nos espaços públicos		Setor Censitário 411990505000011P (Centro)				Setor Censitário 411990505000380P (Neves)			
TROCAS	Comércio e distribuição de bens e serviços.	Trocas e atividades comerciais, permanentes ou temporárias		Distribuição		Trocas e atividades comerciais, permanentes ou temporárias		Distribuição	
		Todas as ruas apresentam pontos comerciais de diversas esferas.		Cargas distribuídas através da infraestrutura viária, com restrição de porte de veículo.		De acordo com o uso do solo, verifica-se que há apenas quatro atividades comerciais no setor, mas no percurso foram identificadas mais atividades comerciais (P).		Cargas distribuídas através da infraestrutura viária, sem restrição de porte de veículo.	
ENCONTRO E RECREIO	Socialização, expressão e manifestação, encontro e confrontação	Estadia e Encontro		Recreação		Eventos e manifestações		Estadia e Encontro	
		Permanência de pessoas na praça.		Praça, PROEX, Clube Ponta Lagoa (B, C, D, E e F)		Praça, Base do exército, Clube Ponta Lagoa, Espaço Paroquial (B, C e F).		Não são identificadas áreas de estadia e encontro no perímetro pesquisado.	
MOBILIDADE	Circulação de pessoas e bens nos mais diferentes modos	Veículos particulares		Transporte coletivo de passageiros		Ciclistas e Pedestres		Transporte de cargas (caminhões, trens)	
		Vias estreitas, com 1 sentido, com pavimento de boa qualidade, viável ao trânsito e com movimento durante todo o dia (C, G e H).		2 paradas de ônibus na Rua Engenheiro Schamber, no sentido Bairro-Terminal.		Estruturas de calçada em pedra portuguesa, sem acessibilidade. Ausência de ciclofaixas (F e H)		As ruas presentes não são apropriadas para transporte de grandes cargas (H).	
CONTROLE E GESTÃO	Regulação das atividades que nele decorrem	Segurança e gestão		Atividades de manutenção		Segurança e gestão		Atividades de manutenção	
		Identificadas viaturas policiais, sem presença de módulos permanentes.		Serviço de limpeza urbana ao longo de todas as ruas do setor.		Identificadas viaturas policiais, sem presença de módulos permanentes.		Não há serviço de limpeza urbana no setor.	

Fonte: Brandão e Brandão, 2018. Organização: autora.

Quadro 13: Funções de Referência do espaço público ao redor dos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)

Funções de Referência do espaço público		Setor Censitário 411990505000011P (Centro)		Setor Censitário 411990505000380P (Neves)	
IMAGEM	Espaço público como elemento de reconhecimento da imagem da cidade	Paisagens e elementos marcantes	Comunicação	Paisagens e elementos marcantes	Comunicação
		A Praça Mal. Floriano Peixoto é o local de memória, onde as capsulas do tempo de cada comemoração do aniversário da cidade é guardado.	A centralidade onde o setor se insere permite fácil comunicação tanto dentro do bairro quanto com bairros próximos.	A paisagem do setor é urbana de baixa densidade, principalmente pela presença da APA e de vazios urbanos.	O setor é afastado da centralidade onde, e seu acesso não permite alternativas de locomoção.
CULTURAL E SIMBÓLICO	Transmissão e manifestação de significados e simbolismos	Nomeação e Memória	Acesso a valores espirituais	Nomeação e Memória	Acesso a valores espirituais
		A localização da Igreja Catedral é simbólica à formação urbana do município, cuja história conta que o local foi escolhido por duas pombas brancas que pousaram no lugar mais elevado (A)	A Diocese de Ponta Grossa está alocada na Catedral, com importância regional entre as igrejas católicas tanto de Ponta Grossa quanto de municípios vizinhos.	O local é acesso para a cachoeira do Rio São Jorge em Ponta Grossa, e, por isso, tem relevância no turismo local.	Foram identificados no setor pesquisado espaços religiosos de diferentes denominações evangélicas.

Fonte: Brandão e Brandão, 2018. Organização: autora.

Quadro 14: Tipos de agentes identificados nos Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)

Tipos de agentes identificados	Setor Censitário 411990505000011P (Centro)	Setor Censitário 411990505000380P (Neves)
UTILIZADORES	Moradores das áreas regulares. Trabalhadores das empresas, comércios e serviços locais Usuários do sistema de transporte coletivo e outros que transitam pelo local para chegar a outros locais. Turistas.	Moradores das áreas regulares. Moradores de áreas próximas cujo acesso se dá pela rua Valério Ronchi. Turistas.
DELIMITADORES	Órgãos Públicos, como a Secretaria de Planejamento; Legislativo, através das delimitações legais; Construtoras e Proprietários dos imóveis; Donos de comércios e serviços com poder de decisão acerca da estrutura física de seus negócios. Diocese de Ponta Grossa	Órgãos Públicos, como a Secretaria de Planejamento; Legislativo, através das delimitações legais; Construtoras e Proprietários dos imóveis; Proprietários de imóveis próximos.
REGULADORES	Poder público, através de órgãos como o Departamento de Urbanismo, Secretaria de Planejamento e Secretaria do Meio Ambiente; Departamento de Trânsito.	Poder público, através de órgãos como o Departamento de Urbanismo, Secretaria de Planejamento e Secretaria do Meio Ambiente; Departamento de Trânsito

Fonte: Brandão e Brandão, 2018. Organização: autora.

Os dois setores censitários analisados possuem diferenças em todos os aspectos, no que diz respeito ao Sistema, aos Serviços, aos Atores e aos Valores presentes em cada um deles. No Quadro 8, a diferença entre cada setor é na presença de espaços âncora, sendo que no setor centro há a presença de 5 espaços âncora, incluindo edifícios que prestam serviços importantes de cultura, segurança, educação, lazer e culto, enquanto com relação a rede de espaços públicos, é notável que ambos os setores possuem importância com relação à acessibilidade e mobilidade urbana, mas o setor no bairro Centro possui importância com relação à conectividade entre bairros da cidade, e o setor no bairro Neves possui importância dentro da mobilidade urbana intrabairro.

Com relação ao Quadro 9, as ligações internas do setor localizado no bairro Centro são bastante complexas, já que estão presentes no setor diversos equipamentos de lazer, vias importantes no contexto urbano e imóveis tombados. Enquanto isso, no setor localizado no bairro Neves, a principal ligação interna é com relação ao sistema viário. Já com relação às ligações externas, no setor localizado no bairro Centro, há uma conexão viária entre bairros, vias que ligam centro de bairros vizinhos (como o bairro Centro, o bairro Nova Rússia e o bairro Órfãs), presença do centro Histórico e centro da Cidade, enquanto no setor localizado no bairro Neves, há apenas o acesso ao distrito de Itaiacoca pela rotatória e ponte da Rua Valério Ronchi.

No Quadro 10, foram apresentadas interações entre paisagem e infraestrutura nos espaços públicos. No setor localizado no bairro Centro, não há relações ecológicas presentes, já que é um espaço densamente urbanizado, com a presença da praça, um elemento natural orquestrado pelo homem; por sua vez, há uma forte presença de infraestrutura viária, majoritariamente usada por automóveis particulares, além da presença predominante de equipamentos de cultura, lazer e culto, patrimônio cultural e equipamentos de educação. Por sua vez, no setor censitário localizado no bairro Neves, com relação à paisagem, há a presença de áreas de preservação ambiental e preservação permanente, e com relação à infraestrutura viária, seu uso se dá tanto por veículos particulares, quanto por veículos de transporte de passageiros, de carga e de serviços.

No Quadro 11, estão comparados os serviços de suporte prestados pelos espaços públicos no que diz respeito ao acesso, provisão infra-estrutural, acolhimento e regulação ambiental. Dessa maneira, no setor censitário localizado no bairro Centro, com relação ao acesso, o setor apresenta calçadas para pedestres em toda a

extensão, com diferentes tipos, entre pedra portuguesa e concreto, por exemplo; presença de pavimento asfáltico nas vias; a praça cumpre função de acolhimento, com possibilidade de abrigo, lazer, passagem, descanso, encontro, entre outros, mas voltado às pessoas que usam o espaço, enquanto que para plantas e animais, não há espaços destinados ao acolhimento. Com relação à regulação ambiental, a praça pode fazer o papel de reguladora climática, auxiliando na redução de ilhas de calor, devido à arborização presente. No setor localizado no bairro Neves, por sua vez, com relação ao acesso, a presença de calçadas ocorre em ruas pavimentadas, enquanto que ruas sem pavimentação não apresentam calçadas junto a elas. A pavimentação das vias é bastante diversa, com pavimento asfáltico, ruas com cascalho e ruas em leito natural. Com relação ao acolhimento, não há espaços que cumpram esta função para pessoas, mas para plantas e animais existe a presença de áreas de preservação que cumprem a função. Com relação à regulação ambiental, a presença de APP e APA nas proximidades permite reduzir o risco de enchentes e de redução de ilhas de calor.

No Quadro 12, foram analisados serviços de interação, como trocas, encontro e recreio, mobilidade, controle e gestão. No setor localizado no bairro Centro, há uma forte presença de pontos comerciais, permanência de pessoas na praça, espaços de recreação como a PROEX e o Clube Ponta Lagoa; com relação à mobilidade, existem vias de sentido único, com movimentação ao longo de todo o dia, e com relação ao transporte de passageiros, a presença de paradas de ônibus. Já no setor censitário localizado no bairro Neves, os pontos comerciais são menos diversos, direcionados à população local; não existem espaços de estadia, encontro ou recreação, e as vias não possuem qualidade constante, o que mostra que o setor localizado no bairro Neves possui menos serviços de interação nos espaços públicos, mostrando uma menor diversidade de usos.

No Quadro 13, foram apresentadas as funções de referência do espaço público. Estas funções demonstram a importância dos espaços públicos no reconhecimento da cidade e em seus significados e simbolismo. No setor localizado no bairro Centro, a presença da praça tem forte significado, já que nela foram instalados memoriais, e com a presença da Catedral, que possui forte simbolismo no que diz respeito à fundação da cidade. Com relação aos valores espirituais, no setor localizado no bairro Centro, a presença da Diocese de Ponta Grossa é de importância regional entre as igrejas católicas de Ponta Grossa e municípios vizinhos. No setor

localizado no bairro Neves, a paisagem apresenta baixa densidade, devido à presença da APA e de vazios urbanos; o acesso para o distrito de Itaiacoca traz grande importância para o setor, já que possui grande relevância para o turismo local, com a Cachoeira do Rio São Jorge, por exemplo. Os espaços religiosos identificados no setor são principalmente de igrejas de diferentes denominações evangélicas⁶.

No Quadro 14, último quadro produzido pela metodologia P.S.S.S., estão elencados os agentes identificados na utilização, delimitação e regulação dos espaços urbanos. No setor localizado no bairro Centro, há a presença de utilizadores diversos, como moradores, trabalhadores, estudantes, usuários do sistema viário e de transporte e turistas; os delimitadores deste espaço público são os órgãos públicos, o Legislativo, as construtoras e proprietários de imóveis, proprietários de comércios e serviços, e a Diocese de Ponta Grossa, que possui grande influência no espaço onde se localiza. No setor localizado no bairro Neves, os utilizadores são os moradores, e turistas que utilizam o espaço para acessar áreas de relevância turística nas proximidades; e os delimitadores são os órgãos públicos, da mesma forma que ocorre no setor Centro, construtoras e proprietários dos imóveis. Os reguladores do espaço urbano em ambos os setores são o poder público, através de alguns órgãos como Departamento de Urbanismo, Secretarias de Planejamento e Meio Ambiente, e Departamento de trânsito, por exemplo.

⁶ A presença de Igrejas de denominação evangélica no Brasil cresceu a partir do final do século XX. Uma das bases destas igrejas é a Teologia da Prosperidade, que se perpetua em áreas periféricas, onde há uma fragilidade no acesso aos direitos (pensando o Direito à Cidade), uma renda média menor do que nos espaços centrais, e uma redução no acesso à equipamentos de cultura e lazer, que empurram para as igrejas o “terceiro lugar” na vida das pessoas. Para uma análise mais completa sobre o tema, pode-se consultar o artigo “Espaço urbano, neoliberalismo e igrejas evangélicas: um debate necessário”, da Profª Drª Silvana Cristina da Silva, da Universidade Federal Fluminense, publicado no Boletim Campineiro de Geografia, v. 13, n. 2, DOI: 10.54446/bcg.v13i2.3284, no ano de 2023.

3.2. PERCURSOS REALIZADOS NOS Setores Censitários 411990505000011P (Centro) e 411990505000380P (Neves)

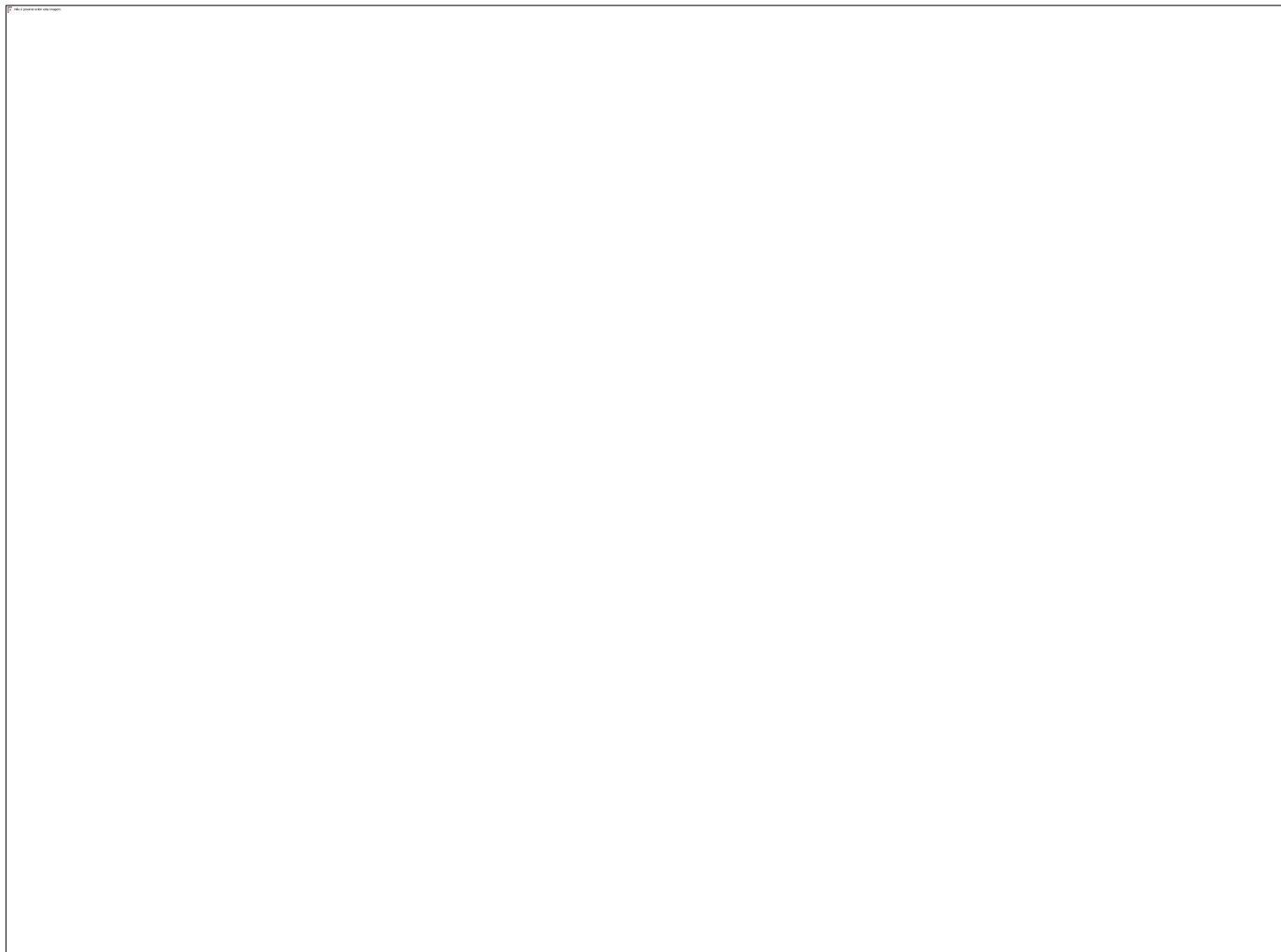
Com o objetivo de interpretar e reconhecer os espaços públicos a partir do método P.S.S.S., foram percorridos caminhos, indicados na Figura 14, de forma a compreender a totalidade do espaço urbano nos setores censitários analisados. No setor censitário localizado no bairro Centro, o caminho foi percorrido no dia 03 de janeiro de 2026, sábado, sendo ajustado conforme a percepção dentro do espaço urbano. No setor censitário localizado no bairro Neves, o caminho foi percorrido no dia 10 de janeiro de 2026, sábado, também sendo ajustado conforme a percepção e necessidade dentro do espaço urbano.

A Figura 17, Figura 18 e Figura 19, apresentadas a seguir, elencam as fotos que foram tiradas no percurso descrito na Figura 14, nomeadas de A a L, e referenciadas nas tabelas do tópico 2 deste mesmo capítulo. A Figura 20, Figura 21 e Figura 22, apresentadas a seguir, também com as fotos tiradas ao longo do percurso descrito na Figura 14, nomeadas de M a Z, são referenciadas ao longo das tabelas do tópico 2 deste mesmo capítulo.

Sobre o percurso realizado no bairro Centro, foi possível observar a diversidade de usos do espaço público, já que há a presença de diversos elementos históricos relacionados à cultura, ao lazer e à estadia (ficar no espaço urbano). Seu espaço urbano demonstra sua importância na conexão entre bairros e dentro do próprio centro a partir das ruas presentes neste setor.

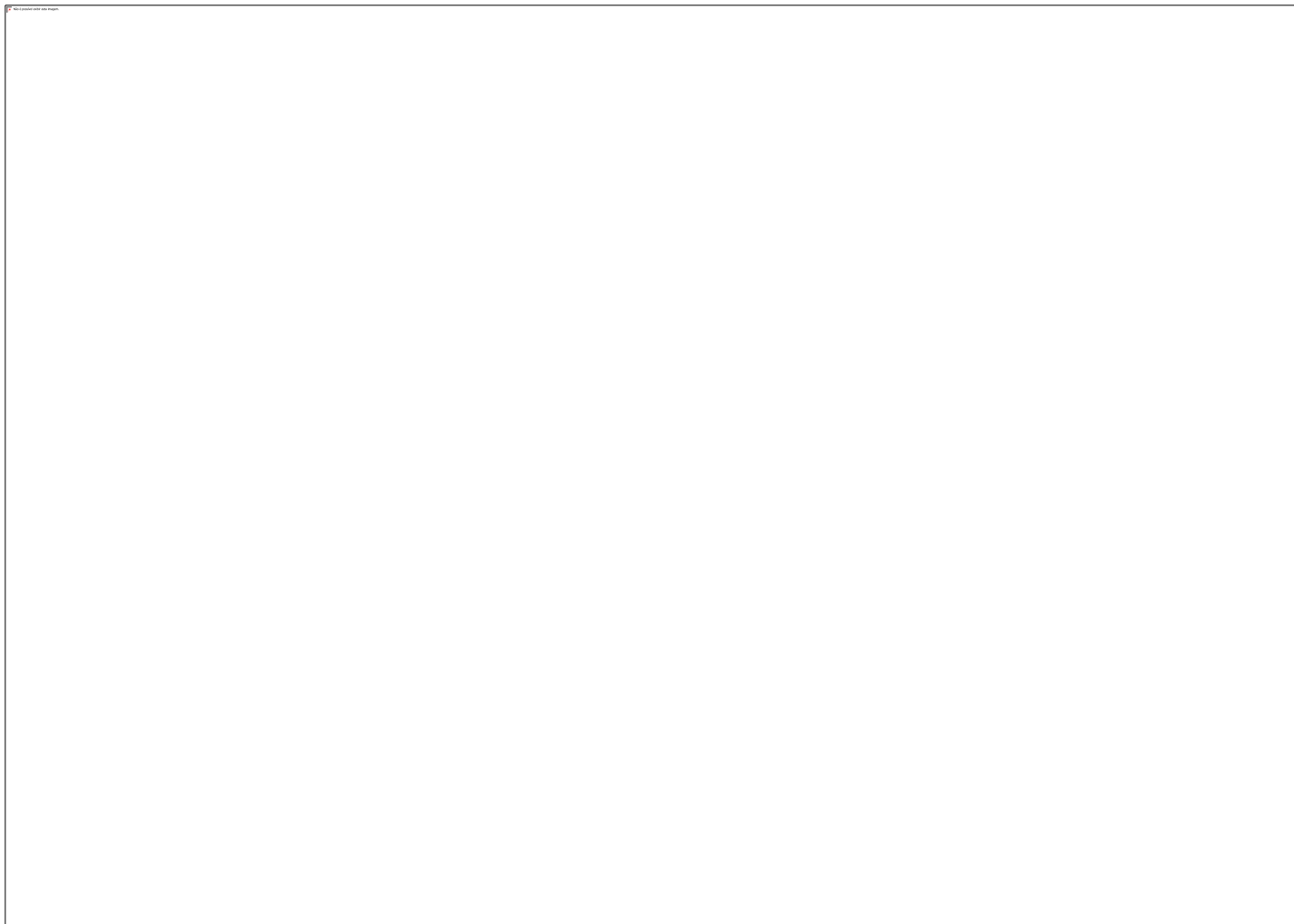
Já no percurso realizado no bairro Neves, foi possível perceber que o espaço urbano é menos adensado, com diversos espaços sem edificações, espaços de Preservação Ambiental, mas que não possuem um uso voltado ao lazer, como poderia acontecer de forma a valorizar a sua presença. Ainda, foi possível verificar que as informações catalogadas espacialmente a partir das informações georreferenciadas obtidas no capítulo 2 estão parcialmente desatualizadas, principalmente no que diz respeito ao uso do solo – já que a partir do percurso, foi observada uma quantidade maior de usos comerciais do que a catalogada. Também foi possível observar a presença de obras de infraestrutura urbana, com a aplicação de pavimento flexível em algumas ruas no setor, melhorando a infraestrutura viária presente.

Figura 17: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000011P (Centro) – A, B, C e D



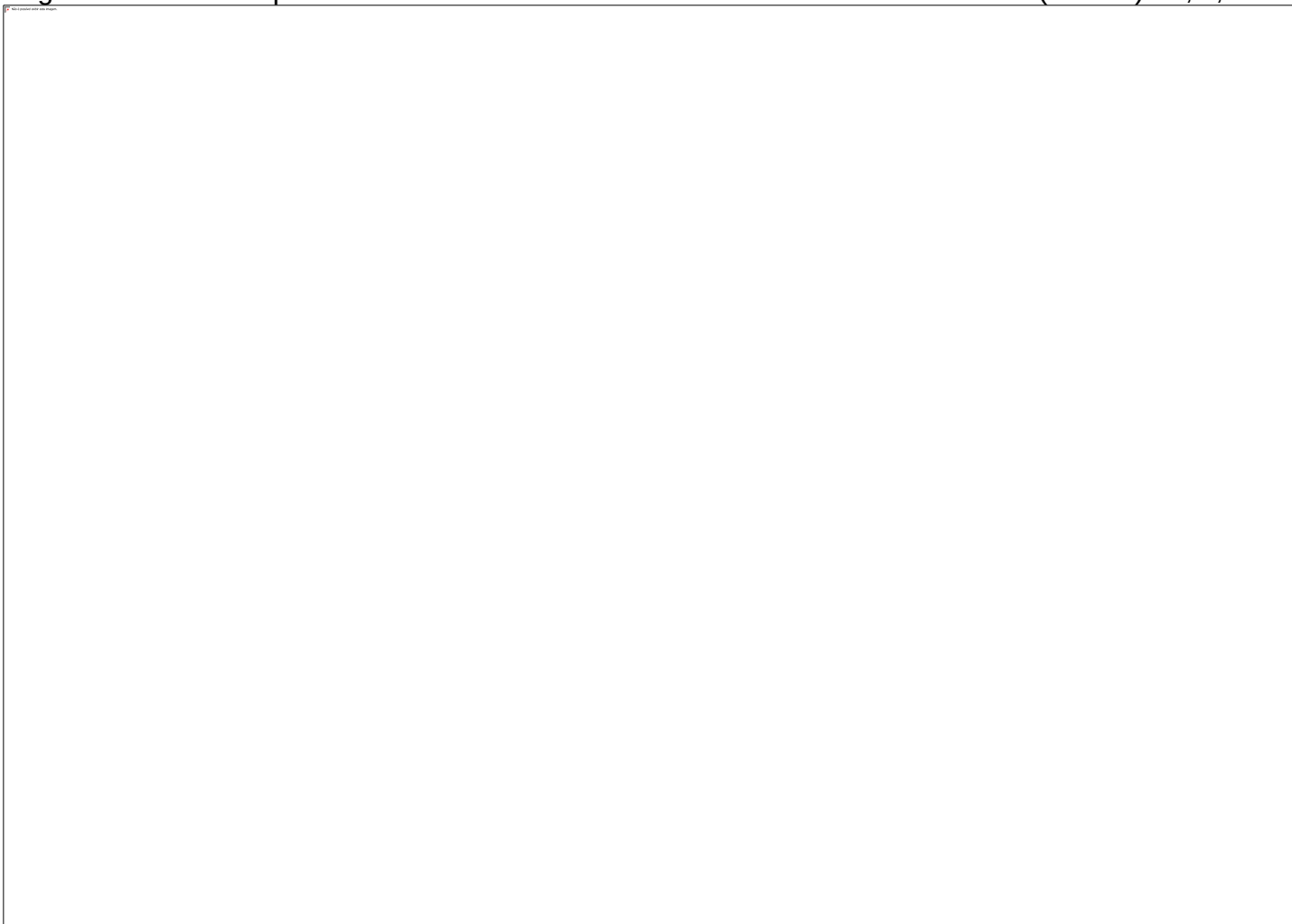
Fonte: a autora, 2026.

Figura 18: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000011P (Centro) – E, F, G e H



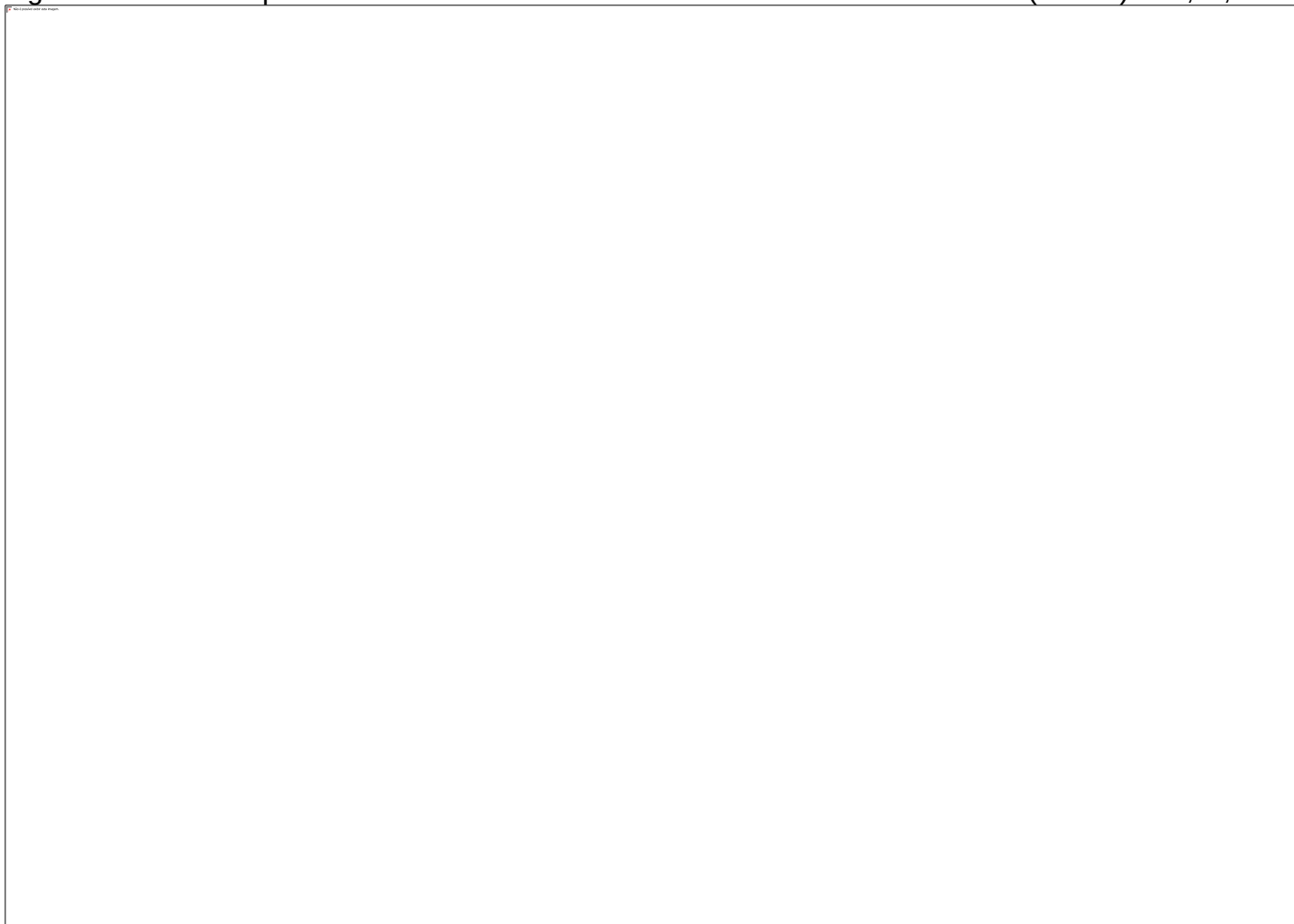
Fonte: a autora, 2026.

Figura 19: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000011P (Centro) – I, J, K e L



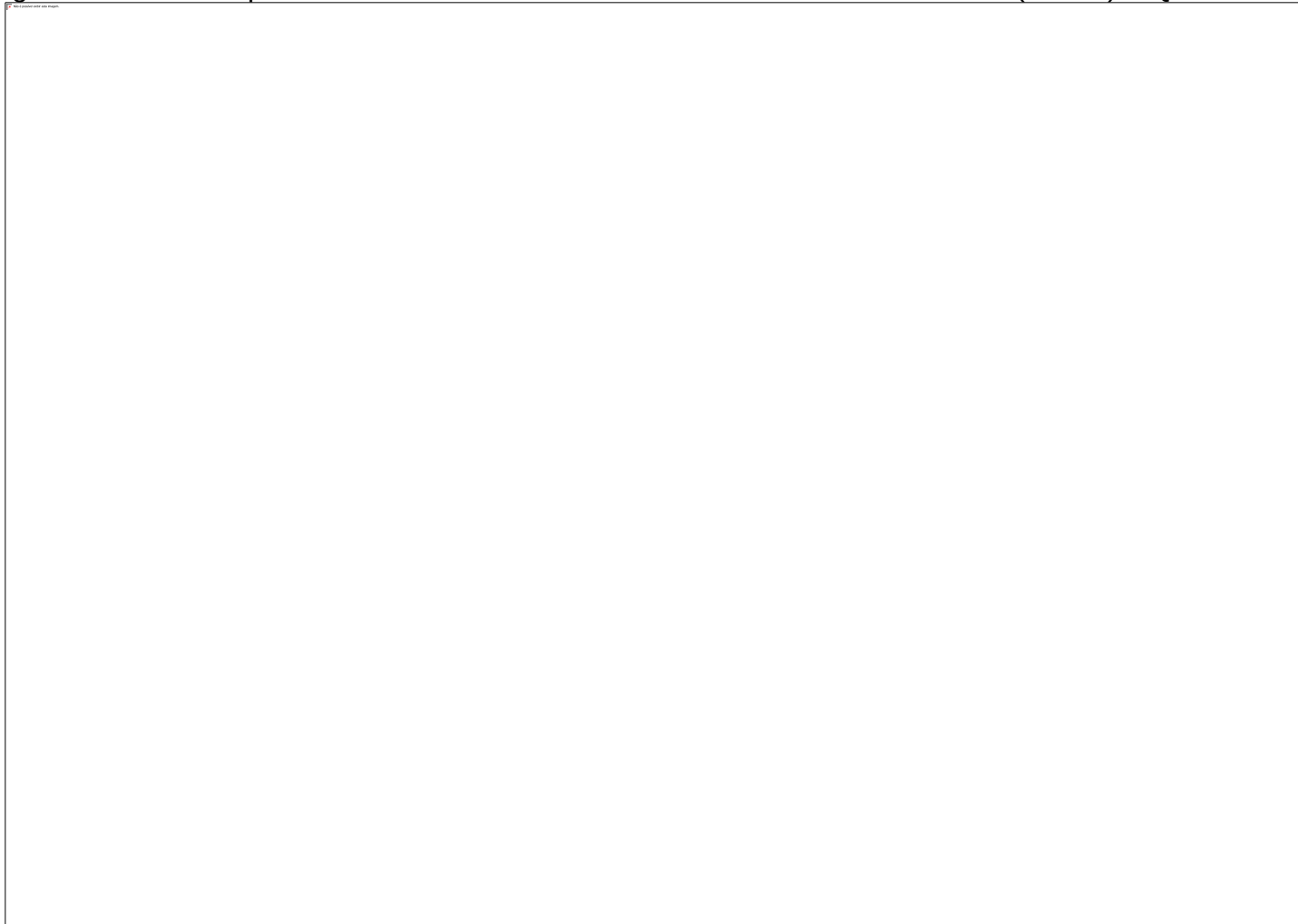
Fonte: a autora, 2026.

Figura 20: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000380P (Neves) – M, N, O e P



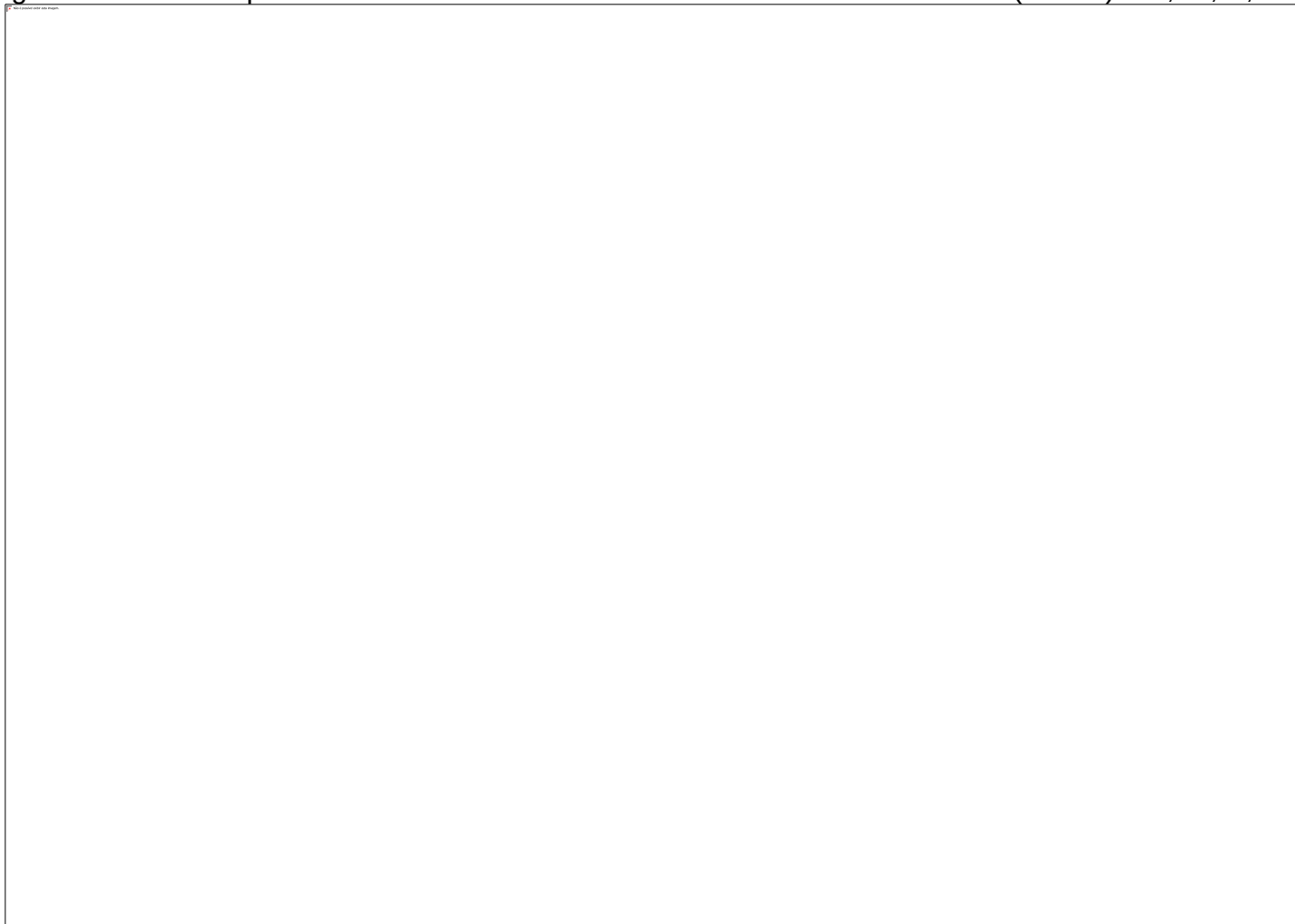
Fonte: a autora, 2026.

Figura 21: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000380P (Neves) – Q, R, S, T e U



Fonte: a autora, 2026.

Figura 22: Fotos do percurso realizado no setor Censitário 411990505000380P (Neves) – V, W, X, Y e Z



Fonte: a autora, 2026.

3.3. ANÁLISE QUALITATIVA DO ESPAÇO URBANO

A partir da análise dos quadros P.S.S.S. e das fotos feitas nos percursos em cada um dos setores, é possível observar uma diferença substancial na paisagem urbana em cada um dos dois espaços urbanos. O uso do solo em cada um deles é bastante diferente, sendo que o espaço central possui usos mais específicos, e apresenta elementos que são de uso público, enquanto o espaço periférico apresenta uso predominantemente residencial e de comércio local. Isso corrobora com o zoneamento de cada um destes setores, demonstrando que seus usos dentro do espaço urbano têm objetivos diferentes.

No aspecto do Direito à Cidade, o setor do bairro Neves atende a demandas de saúde, educação e assistência social, e parcialmente a demandas de transporte e lazer. O transporte, sendo um direito que faz ponte com outros, é atendido de forma bastante crítica, já que dentro do setor, os horários onde há ônibus são apenas em horários de pico, enquanto ao longo do dia e nos finais de semana e feriados, quando não há funcionamento da linha que atende ao setor, acessar espaços de cultura, lazer e saúde, por exemplo, faz ser necessário um caminhar maior até os pontos que possuem atendimento, ou cria a necessidade de transporte individual (particular ou de aplicativos). Em casos de urgência e emergência, há a possibilidade de atendimento por meio do SIATE ou SAMU, mas, em casos menos graves, existe uma dificuldade de locomoção por meio do transporte coletivo urbano, que, em tese, seria o mais democrático.

A Segregação Socioespacial se apresenta de forma clara ao analisar a espacialidade da cidade: não há políticas de tarifa zero para o transporte coletivo urbano na cidade, o acesso ao setor Neves, especificamente, possui uma maior precariedade no que diz respeito à infraestrutura urbana: os horários em que os ônibus estão disponíveis são apenas em horários de pico, sendo que, com relação à infraestrutura viária há uma problemática em torno da rotatória que dá acesso ao setor em horários de pico de tráfego, tornando o acesso prejudicado. Além disso, com a conceituação de Descontinuidades do espaço urbano, é possível observar diversas barreiras que impedem o acesso físico às áreas próximas do setor, que poderiam colaborar na rede de infraestrutura e equipamentos públicos acessíveis à população residente nesta área, sendo as mais evidente a Área de Preservação Permanente e a linha férrea que passam ao lado das residências.

Já no setor do bairro Centro, os aspectos de educação, transporte, lazer e cultura são atendidos, enquanto que os aspectos de saúde básica e assistência social possuem um acesso precarizado pela distância. Ainda assim, neste setor existe uma facilidade em acessar espaços de saúde pública especializados, o que não acontece no setor do bairro Neves. Com relação ao transporte coletivo, mesmo que o acesso aos pontos de ônibus seja ruim, o acesso ao terminal de ônibus torna este aspecto do Direito à Cidade contemplado.

Outro aspecto que é notável no setor censitário localizado no bairro Centro diz respeito ao uso dos espaços públicos: a presença de *parklets*, como no exemplo da foto D da Figura 17, tem como objetivo aumentar os espaços de convivência dentro da praça, mas, em frente a ela, há um *parklet* que, na prática, é de uso privado de um único restaurante (G1, 2020). Mesmo que, na teoria, *parklets* sejam espaços públicos, eles são mantidos pelos entes privados que solicitaram sua instalação. Desta maneira, há um receio no uso destes espaços pelas pessoas, que indiretamente torna este espaço privado – no sentido de privar as pessoas de utilizar tal espaço.

Os *parklets* usam espaços públicos – estacionamentos rotativos – para fins privados. Há uma diferença na permissividade desse uso público para fins privados pensando em diferentes tipos de empreendedor. Aqueles que possuem uma empresa maior, com funcionários, com espaço fixo, são os que podem utilizar este espaço público; por sua vez, pessoas que não possuem espaços fixos, nos comércios ambulantes, sofrem com a informalidade e com outros riscos, incluindo a perda dos materiais de trabalho e a violência.

Desta maneira, é possível estabelecer uma relação de desigualdade de acessos entre os dois setores, além de uma relação de segregação com aspectos de cultura e lazer entre os setores do bairro Centro e bairro Neves. A expansão urbana acelerada em Ponta Grossa aumentou a presença de espaços urbanos nas periferias, sendo que tais espaços possuem acesso deficitário à alguns aspectos de direito constitucional. Dessa maneira, de forma qualitativa, é possível aferir aos setores que há uma diferença substancial entre eles com relação à forma, à ocupação e ao acesso aos equipamentos públicos e infraestrutura urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral do trabalho foi analisar, através de unidades espaciais, a desigualdade socioespacial sob o ponto de vista da distribuição de equipamentos públicos urbanos e comunitários, comparando espaços urbanos com localização central e periférica no município de Ponta Grossa – PR.

Para cumprir este objetivo, foi realizada uma revisão bibliográfica com o objetivo de estruturar o eixo norteador do trabalho. Após isso, selecionados os setores censitários de interesse para a análise, foi realizada uma análise quantitativa por meio do *software* de georreferenciamento *Quantum GIS 3.40*, que buscou entender a distribuição territorial dos equipamentos públicos dentro do espaço urbano analisado. Por fim, foi realizada a análise qualitativa, por meio do método P.S.S.S. (*Public Space Service System*), que, através de quadros e percursos no espaço urbano, permitiram compreender as diferenças fundamentais entre os dois setores analisados.

O método utilizado neste trabalho possibilitou responder aos objetivos propostos, e permitiu realizar uma análise multifacetada quanto aos setores censitários, principalmente no que diz respeito à distribuição de equipamentos públicos, mas também em aspectos de ocupação do solo, conectividade dos espaços urbanos analisados, os diferentes usos, a presença de diferentes elementos tanto de paisagem quanto simbólicos ou físicos.

No primeiro capítulo, foi realizada uma revisão da literatura na busca por conceitos importantes para realizar as discussões acerca dos resultados encontrados nos capítulos 2 e 3. Partindo do Direito à Cidade, temas importantes para sua discussão foram investigados: espaço, cidade, bairro, distribuição territorial, mercadoria, valor de uso, valor de troca, desigualdade, segregação socioespacial, periferias urbanas, cidades médias, descontinuidades do espaço urbano, habitat e habitar, equipamentos públicos urbanos e comunitários, infraestrutura urbana, mobilidade urbana, distribuição de equipamentos públicos. Tais temas permitiram dialogar com os resultados obtidos.

Com relação à legislação urbanística pertinente, foi possível perceber que há, na legislação federal, com a Constituição Federal e o Estatuto da Cidade, mesmo que sem citar, uma preocupação na garantia plena do Direito à Cidade, criando mecanismos e formulando no Direito mecanismos que podem desenvolver soluções na busca pela melhoria da vida urbana de todos os cidadãos.

No capítulo 2, por sua vez, foi realizada uma análise qualitativa do espaço urbano estudado, com a apresentação do município de Ponta Grossa a partir da contextualização histórica, junto com a apresentação dos bairros estudados. Para isto, foram desenvolvidos cartogramas apresentando, a cada vez, uma categoria de equipamentos públicos, e, por fim, a questão do transporte coletivo urbano foi apresentada. Neste capítulo, na contextualização de Ponta Grossa, foi possível observar que realmente a periferização coloca pessoas de menor renda nos espaços mais afastados: a evolução espacial de Ponta Grossa mostra que, com o passar do tempo, a expansão territorial foi considerável, e o mapa que indica a faixa de renda média mostra que as menores rendas estão nestes espaços periféricos, principalmente em loteamentos. Por sua vez, a presença de favelas se faz, na maioria das vezes, em espaços centrais, mas próximos à corpos d'água, que são espaços que não foram usados na urbanização formal da cidade.

Com relação aos setores censitários escolhidos para a análise, foi possível observar a diferença com relação à densidade populacional, que é mais que o dobro no setor localizado no bairro Centro, comparado ao bairro Neves. A ocupação urbana no setor localizado no bairro Centro data da fundação da cidade, enquanto que a ocupação urbana no setor localizado no bairro Neves data da década de 1990. A discrepância entre a data de ocupação de cada setor é relevante, pois o tempo de ocupação reflete na quantidade de infraestrutura presente, que foi incorporada ao longo do tempo no espaço urbano. Desta maneira, este é um indício de que a presença de equipamentos públicos e infraestrutura urbana é menor, ou mais básica, do que a presente em um espaço urbano dentro de um bairro consolidado, com uma ocupação de longa data. Ainda há uma diferença perceptível com relação à renda média: no setor do bairro Centro, a renda média é de mais de 5 salários mínimos, enquanto no setor localizado no bairro Neves, a renda média é de 1 a 2 salários mínimos (IBGE, 2010).

A renda média dos setores apresenta, indiretamente, um perfil de consumo entre os dois setores: é provável que os moradores do setor localizado no bairro Centro dependam menos de equipamentos públicos de saúde, educação e transporte do que os moradores do setor localizado no bairro Neves, cuja renda é significativamente menor, e, portanto, é mais provável que sua população dependa majoritariamente de equipamentos públicos tanto de saúde, educação e transporte, quanto de equipamentos de cultura, lazer e contemplação.

Com os cartogramas que espacializaram a presença dos equipamentos públicos em cada setor, a conclusão à qual se chegou foi de que ambos os setores possuem deficiências e potencialidades, mas que no setor localizado no bairro Centro, há uma infraestrutura urbana consolidada, com a presença de equipamentos especializados de saúde, educação, cultura, lazer e esportes, enquanto no setor localizado no bairro Neves, a presença de equipamentos de saúde, educação, lazer e transporte são limitadas e de menor complexidade – saúde básica, escolas de ensino fundamental e médio, praças de menor impacto, transporte coletivo com menor disponibilidade.

No capítulo 3, por sua vez, foi realizada a análise qualitativa de ambos os setores. Nesta análise, foi possível observar, em primeiro lugar, a diferença na paisagem presente em cada um deles: no setor localizado no bairro Centro a paisagem é urbana e consolidada, enquanto no setor localizado no bairro Neves, a paisagem, mesmo que urbana, é menos adensada, com muitos espaços vazios, onde o urbano e o natural se misturam. O setor localizado no bairro Centro possui espaços âncora e uma rede de espaços públicos sólida, que tem importância não só local, mas dentro do contexto urbano municipal como um todo. Sua infraestrutura é robusta, tanto com relação à circulação – de pessoas, serviços e mercadorias, e por diferentes modais, quanto com relação aos serviços prestados – de cultura, lazer, culto, educação. Sua importância no contexto regional se liga à ideia de memória e ao simbolismo da Catedral e do mito fundados da cidade. O setor localizado no bairro Neves, por sua vez, possui uma importância dentro do bairro, pela presença da rotatória que liga a rua Valério Ronchi com o restante do bairro, a presença do Rio Verde, da APP e da APA Lagoa Dourada. Desta maneira, sua importância se dá pelo aspecto da circulação: dentro do bairro, e também com relação à zona rural, com relação ao Alagados, por exemplo.

Durante o desenvolvimento do trabalho, alguns ajustes foram feitos, sendo o mais relevante a mudança da escala de análise: inicialmente, seriam usados diferentes bairros de Ponta Grossa para fazer a comparação. Após realizada a análise dos bairros, foi possível perceber que, em Ponta Grossa, a escala ‘bairro’ e a sua definição não são coincidentes, muito em razão da expansão urbana que a cidade passou ao longo dos anos, que levou a expansão de bairros de forma desordenada. Isso fez com que fosse necessário reduzir a escala espacial de análise, e, por isso, a unidade de setores censitários foi adotada. Esta unidade, estabelecida pelo IBGE,

permite obter informações como renda e população, de tal forma que não foi necessário fazer uma nova divisão espacial, tornando a análise reprodutível, e permitindo obter informações precisas sobre a unidade espacial escolhida.

Com a análise da legislação urbanística de Ponta Grossa, foi observada a presença da alteração da Lei nº 14.468/2022 pela Lei nº 15.534/2025, que estabeleceu 'raios de influência', ou raios de abrangência, para alguns equipamentos públicos relevantes de saúde, educação e lazer da cidade, e que, após a produção de cartogramas, foi verificado que, considerando os valores estipulados pela lei, com relação aos equipamentos de lazer, nenhum deles corresponde ao valor proposto. Com relação aos equipamentos de educação, a análise encontrou dificuldade, por haver uma distinção, na legislação, de educação Infantil e ensino Fundamental, enquanto que os dados coletados não fizeram esta distinção. Esta alteração em lei passa a valer apenas após ser sancionada, e, portanto, não retroage. Ainda assim, foi constatado que não há pleno atendimento, com relação a este aspecto, dentro dos espaços urbanos analisados.

A análise que foi realizada com relação ao transporte coletivo de Ponta Grossa demonstrou que, no setor censitário localizado no bairro Centro, o atendimento se dá pela proximidade ao terminal central, considerando o raio de abrangência. Enquanto isso, no setor localizado no bairro Neves, o atendimento do transporte coletivo possui deficiências, principalmente no que diz respeito aos finais de semana e horários noturnos: não há funcionamento de linhas nos pontos de ônibus que atendem, pelo raio de abrangência, ao setor. Desta maneira, os moradores só possuem acesso ao transporte coletivo nos dias úteis, nos horários de pico, o que limita o acesso destas pessoas ao lazer, à cultura, à educação superior, à saúde de alta complexidade, tornando necessário o uso de transporte particular ou transporte individual por aplicativo. Isso reduz o Direito à Cidade significativamente, já que impede a livre circulação dos moradores, sem considerar os problemas de atrasos e tempo médio que se leva no transporte coletivo até chegar ao destino desejado.

Sendo assim, é possível concluir que o Direito à Cidade, defendido como eixo norteador do trabalho, e presente nas legislações urbanísticas brasileiras, não é plenamente ofertado em todos os espaços urbanos de Ponta Grossa, havendo diferença nos acessos à equipamentos públicos e infraestrutura urbana para acessá-lo, tornando o acesso desigual. É segregador o acesso ao transporte coletivo urbano,

que acaba transferindo esta segregação para outros equipamentos públicos, como a cultura, que deveriam fazer parte, ou serem de acesso facilitado, à toda a população.

Com relação aos aspectos futuros, com relação a esta pesquisa, existem diversos aspectos que não foram considerados, mas que poderiam enriquecer profundamente a discussão realizada. Aspectos relacionados a gênero, raça e classe compõe parte da desigualdade social e fazem parte dos aspectos relacionados à segregação socioespacial, e poderiam ser analisados em conjunto com a distribuição espacial para investigar essa dinâmica em Ponta Grossa. O aspecto temporal também pode ser investigado, já que uma das diferenças entre os setores analisados é sua data de ocupação, que afeta a presença de equipamentos públicos e infraestrutura urbana. A diferença no uso dos espaços urbanos em diferentes dias da semana e épocas do ano também poderia ser objeto de investigação.

Também é possível reproduzir as análises propostas para outros setores, tanto em Ponta Grossa quanto em outras localidades, de forma a apreender a realidade tanto nos aspectos quantitativos quanto nos aspectos qualitativos, permitindo uma análise plural do espaço urbano. Em Ponta Grossa, poderiam ser levantadas análises de outros bairros, com diferentes aspectos dos dois que foram selecionados aqui.

Este trabalho cumpriu com seu objetivo, e diversas considerações foram realizadas ao longo de sua realização, ampliando a compreensão sobre o tema. Espera-se que, com os resultados obtidos aqui, estas descobertas permitam uma compreensão plural dos aspectos que permeiam o planejamento urbano de Ponta Grossa.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9284 Equipamento Urbano (Cancelada)**. Rio de Janeiro: ABNT, 1986.

MENDES, K. Prefeitura de PG prorroga contrato com a VCG até junho de 2026. **aRede**, Ponta Grossa, 14 abr. 2025. Disponível em: <https://arede.info/ponta-grossa/568711/prefeitura-de-pg-prorroga-contrato-com-a-vcg-ate-junho-de-2026>. Acesso em 16 jul. 2026.

ARREGUI, C. C. Direito à moradia e à cidade: concepções e referenciais teóricos e metodológicos para a avaliação. In: PAZ, R.; ARREGUI, C. **Trabalho Social, territórios e moradia: a construção do direito à cidade**. São Paulo: Veras Editora, 2018. p. 39-61.

BARROS, J D'A. FIXOS E FLUXOS: revisitando um par conceitual. Cuadernos de Geografía: **Revista Colombiana de Geografía**, Bogotá, vol. 29, nº 2, 2020. DOI: 10.15446/rcdg.v29n2.81618. Disponível em: http://scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-215X2020000200493. Acesso em 17 jul. 2026.

BAZZOLI, J. A. Os 20 anos do Estatuto da Cidade. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico – RBDU**, Belo Horizonte, ano 8, nº 14, p.83-102, jan./jul. 2022. Disponível em: <https://biblioteca.ibdu.org.br/direitourbanistico/article/view/286/599>. Acesso em 17 jul. 2026.

BEZERRA, J. A. Como definir o bairro? Uma breve revisão. **Revista Geotemas**, Pau dos Ferros, v. 1, n. 1, p. 21-31, jan./jun., 2011.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 17 jul. 2026.

BRASIL. [Estatuto da Cidade (2001)]. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República [2026]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em 17 jul. 2026.

CARLOS, A. F. A. Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o “Direito à Cidade”. In **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, v.11, n.01, p.349-369, 2020.

GOIÂNIA. [Plano Diretor Municipal de 2022]. **Lei Complementar nº 349, de 04 de março de 2022**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Goiânia e dá outras providências. Goiânia, GO: Gabinete do Prefeito [2025]. Disponível em: https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2022/lc_20220304_000000349.html. Acesso em 17 jul. 2026

GOMES, E. M. **Evolução Urbana de Ponta Grossa – PR**: Uma análise entre as décadas de 1960 e 2000. Orientador: Luís Fugazzola Pimenta. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

HASELL, J. Is income inequality rising around the world? **Our World in Data**, 19 nov. 2018. Disponível em: <https://ourworldindata.org/income-inequality-since-1990>. Acesso em 17 jul. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Panorama Censo 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2026. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em 17 jul. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Síntese de Indicadores Sociais**: Uma Análise das Condições de Vida da População Brasileira. IBGE: Rio de Janeiro, 2025. 136p. ISBN 978-85-240-4689-6. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102240.pdf>. Acesso em 17 jul. 2026. ISSN

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Hierarquia Urbana**. IBGE: Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/quadrogeografico/pdf/2022_200_hierarquurb.pdf. Acesso em 17 jul. 2026.

IPATRIMÔNIO. Ponta Grossa – Bairro Centro. **Ipatrimonio.org**, 2026. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/ponta-grossa-bairro-centro/#!/map=38329&loc=-25.09415913617167,-50.15882134437561,16>. Acesso em 17 jul. 2026.

Kossoski, D. Bairro Centro de Ponta Grossa cresceu no entorno de colina. **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, 11 dez. 2021. Disponível em: <https://dcmais.com.br/geral/bairro-centro-de-ponta-grossa-cresceu-no-entorno-de-colina/>. Acesso em: 17 jul. 2026.

Kossoski, D. Bairro Neves e a história do caminho das tropas em ponta Grossa. **Diário dos Campos**, Ponta Grossa, 07 dez. 2021. Disponível em:

<https://dcmais.com.br/ponta-grossa/bairro-neves-e-a-historia-do-caminho-das-tropas-em-ponta-grossa/>. Acesso em: 17 jul. 2026.

LEFEBVRE, H. Prefácio: a produção do espaço. O espaço na Vida Social. **Estudos Avançados**, São Paulo, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/nvGYw5bknwggkcZ6QTrjyWv/?lang=pt>. Acesso em: 17 jul. 2026.

LEFEBVRE, H. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 190 p.

LEFEBVRE, H. **A Re-produção das Relações de Produção**. Porto: Publicações Escorpião, 1973. 115 p.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2011. 143 p. ISBN 978-85-88208-97-1

LEFEBVRE, H. O Campo Cego. *In*: LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, p.33- 50, 2004.

LEITE, P. S. C. Contribuições de Henri Lefebvre para a leitura da cidade. **Revista Germinal: Marxismo e Educação em Debate**, Salvador, v. 10, n. 1, p. 239-249, mai. 2018. ISSN: 2175-5604.

LYNCH, K. **A imagem da Cidade**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. 193 p. ISBN 972-44-0379-3.

MADALOZZO, N. **Rio e Ferrovia: A Produção Social do Espaço Urbano em Ponta Grossa - PR**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2022. 356 p.

MADALOZZO, N.; GADOWSKI, M. A.; STARON, G. Metodologia de Análise da Distribuição de Equipamentos Públicos em uma Cidade Média: Estudo de Caso no Bairro Chapada em Ponta Grossa. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, [S. l.], v. 13, n. 2, p. e1101, 2024. DOI: 10.23900/2359-1552v13n2-154-2024. Disponível em: <https://journalppc.com/RPPC/article/view/1101>. Acesso em: 17 jul. 2026.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-192.

MASSARA, B. **Interfaces Gráficas e Cidades: Tecnologia Digital na Visualização de Dinâmicas Espaciais em Grande Escala**. 2005. Orientador: José dos Santos Cabral Filho Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2005.

MAXIMILIANO, L. A. Considerações sobre o conceito de paisagem. **Revista RAEGA**, Curitiba, n° 8, p. 83-91, 2004.

O QUE são equipamentos públicos (urbanos e comunitários)? **Ministério das Cidades**, Brasília, 21 mar. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/perguntas-frequentes/desenvolvimento-regional/reabilitacao-de-areas-urbanas/5-o-que-sao-equipamentos>. Acesso em 17 jul. 2026.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. Sobre o nosso trabalho para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Brasil. **Nações Unidas no Brasil**, 2026. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 17 jul. 2026.

NASCIMENTO, E.; MATIAS, L. F. EXPANSÃO URBANA E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL: Uma Análise da Cidade de Ponta Grossa (PR). **RAEGA: O espaço geográfico em análise**. Curitiba, PR: 2011. p. 65-97.

NOZOE, N. Sesmarias e Aposseamento de Terras no Brasil Colônia. **Economia**: Brasília, v.7, n.3, p.587–605, set/dez 2006.

PITTS, A. **Planning and Design Strategies for Sustainability and Profit**: Pragmatic sustainable design on building and urban scales. Oxford, Oxfordshire. v. 1. Architectural Press, 2004.

PODOLESKI, O. S. Lei de Terras de 1850. **Revista Santa Catarina em História**, Florianópolis, vol. 1, n° 2, 2009. p. 47-58. ISSN 1984- 3968.

PONTA Grossa tem primeiro parklet autorizado e instalado em vaga de estacionamento. **G1**, Ponta Grossa, 15 jan. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/campos-gerais-sul/noticia/2020/01/15/ponta-grossa-tem-primeiro-parklet-autorizado-e-instalado-em-vaga-de-estacionamento.ghtml>. Acesso em: 17 jul. 2026.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTA GROSSA. **WGEO: Sistema de Gestão Territorial**. Ponta Grossa, 2026. Disponível em: <https://geo.pontagrossa.pr.gov.br/sistema/mapa>. Acesso em 17 jul. 2026.

RODRIGUES, J. M. Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. **Revista do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais**, Belo Horizonte, v. 34, n°3, 2016. p. 80-93. ISSN 2447-2697. Disponível em: <https://revista.tce.mg.gov.br/pagina/issue/view/2016-34-n3/2016-34-n3>. Acesso em: 17 jul. 2026.

ROLNIK, R. O que é cidade. São Paulo: Brasiliense, 1988. 87 p. ISBN 85-11-01203-6.

ROMANINI, A. "Planejamento urbano & equipamentos urbanos: o caso de Passo Fundo/RS". **Revista de Arquitetura IMED**, Passo Fundo, v. 1, n. 1, p. 58-70.

ROMANINI, A. **Planejamento urbano & equipamentos urbanos**: o caso de Passo Fundo/RS. Orientadora: Adriana Gelpi. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Universidade de Passo Fundo. Passo Fundo, 2007.

SAMPAIO, R. F.; MANCINI, Marisa C. Estudos de Revisão Sistemática: Um guia para síntese criteriosa da evidência científica. **Revista Brasileira de Fisioterapia**, São Carlos, v. 11, n. 1, p. 83-89.

SCHEFFER, S. M. KACHAUKJE, S. O método regressivo-progressivo de Lefebvre para investigar a produção de habitação social sobre o espaço em Ponta Grossa – PR. **Revista Emancipação**, Ponta Grossa, v. 18, n. 1, 2018. p. 63-82. DOI: 10.5212/Emancipacao.v.18i1.0004

SORBAZO, O. As Cidades Médias e a Urbanização Contemporânea. **Revista Cidades**, Chapecó, v. 5, nº 8, 2008, p. 277-292. DOI: 10.36661/2448-1092.2008v5n8.12299.

SOUZA, M L. **Os conceitos fundamentais da pesquisa socioespacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013, p.73.

SPOSITO, M. E. B. NOVAS REDES URBANAS: CIDAEDS MÉDIAS E PEQUENAS NO PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO. **GEOGRAFIA**, Rio Claro, v. 35, nº 1, p. 51-52, 2010.

UNITED NATIONS (UN). Inequality – Bridging the Divide. **United Nations**. Disponível em: <https://www.un.org/en/un75/inequality-bridging-divide>. Acesso em 17 jul. 2026.

UNITED NATIONS UNIVERSITY WORLD INSTITUTE FOR DEVELOPMENT (UNU-WIDER). Database: Previous versions of the World Income Inequality Database (WIID). Helsinki, 2026. Disponível em: <https://www.wider.unu.edu/database/previous-versions-wiid>. Acesso em: 17 jul. 2026.

VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de Transporte no Brasil**: a Construção da Mobilidade Excludente. São Paulo: Manole, 2014. E-book. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/>. Acesso em: 19/02/2026.